FI7430

ВОССТАНОВИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

1250

FI 7430

ГЕРОИ
Социалистического
ТРУДА

ВОССТАНОВИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

ПРОВЕРКА 2007 г.

ГОСЖЕЛДОРИЗДАТ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва 1944

745 инв №2888

В книге рассказывается о доблестных делах двадцати шести генералов, офицеров, сержантов и рядовых бойцов железнодорожных войск, удостоенных высокой правительственной награды—звания Героя Социалистического Труда—за бесстрашный боевой труд по восстановлению разрушенных отступающим врагом стальных путей, мостов и других искусственных сооружений на освобождённых территориях нашей родины. Целью книги является широкое ознакомление железнодорожников с производственным опытом и трудовыми подвигами выдающихся «восстановителей стальных путей».

Сборник составлен Политическим отделом железнодорожных войск НКПС

Редактор *М. Х. Данилов*

Сдано в набор 30/III 1944 г.
Подписано к печати 23/VII 1944 г.
Форм. бумаги 70×108¹/₃₂ д. л.
Объём 5 п. л. Уч.-изд. 6 л.
Тираж 8000 экз. Зак. 1373.
ЖДИЗ 75417. Л 37075

1-я тип. Трансжелдориздата НКПС

В НОГУ С КРАСНОЙ АРМИЕЙ

Три года ведёт советский народ освободительную войну с немецко-фашистскими захватчиками. Предводимые великим полководцем товарищем Сталиным, воины Красной армии навеки прославили силу советского оружия, одерживая победу за победой над заклятым врагом.

В этой грандиозной битве, требующей большой манёвренности, ответственные и почётные задачи выполняют воины-железнодорожники.

В первый период войны они, следуя сталинскому указанию и выказывая беспримерную стойкость и

отвагу, помогали заградительными работами Красной армии отражать яростный натиск гитлеровских полчищ, закрывая им дорогу в глубь нашей родины

С началом великого наступления Красной армии воины-железнодорожники столь же самоотверженно переключились с заградительного на восстановительный труд, способствуя стремительному продвижению наших героических армий на Запад, помогая наносить врагу удары один сокрушительнее другого. В этой работе каждого бойца железнодорожных войск воодушевляли памятные слова товарища Калинина: «Чем больше уменьшится время восстановления пути, чем ближе будут железнодорожники к фронту, тем сильнее Красная армия сможет наносить удары по врагу».

Воины-восстановители работали, не щадя сил, не считаясь ни с чем. И лучшей наградой за их труд были простые, сильные слова товарища Сталина: «Большую роль в деле помощи фронту сыграл наш транспорт, прежде всего железнодорожный транспорт».

Братское боевое содружество связало железнодорожные войска с Красной армией.

Оценивая боевую деятельность железнодорожных войск и спецформирований НКПС, выдающийся советский полководец генерал армии Ватутин писал:

«Без быстрого восстановления разрушенных отступающим противником железных дорог было бы несравненно труднее, а подчас просто невозможно решать многие важные задачи наступления. Роль военных железнодорожников в нашей священной войне против ненавистного врага очень велика —

в этом должен отдавать себе ясный отчёт каждый мостовик, путеец, связист, водоснабженец.

Мостовики и путейцы генерал-майора Кабанова успешно справились с выполнением заданий командования в период ожесточённых боёв на Левобережной Украине и завоевали переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны...»

Рука об руку с Красной армией прошли воины-железнодорожники победный путь от Сталинграда до Тарнополя, от предгорий Кавказа до Карпат.

Этот путь ознаменовали они самоотверженной работой.

За время отечественной войны железнодорожные войска и спецформирования НКПС восстановили более 30 тысяч километров железнодорожных путей, свыше 5 тысяч мостов, в том числе не одну сотню крупных.

За особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железных дорог в трудных условиях военного времени ста двадцати семи выдающимся железнодорожникам присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда. В их числе — двадцать шесть бойцов и командиров железнодорожных войск.

Много творческой энергии вложили воины-Герои Социалистического Труда в дело возрождения разрушенного врагом железнодорожного транспорта.

За время отечественной войны в железнодорожных войсках выросли замечательные кадры костыльщиков, болтовщиков, сверловщиков. Многие из них получили высокие правительственные награды, а ефрейтор Ковальский, красноармейцы

Анников и Сук удостоены звания Героя Социалистического Труда.

Небывало высоких показателей при изготовлении поковок, болтов, костылей и заклёпок достиг Герой Социалистического Труда старший сержант Жуков, доведший выработку до 2 000 процентов нормы.

Многие бойцы и командиры железнодорожных войск отличились и в боевых схватках с врагом Несколько десятков немецких солдат и офицеров уничтожил Герой Социалистического Труда казах Жабаркан Асаинов, сотни вражеских мин обезвредил Герой Социалистического Труда сержант Бизюков. Больше ста воинских эшелонов вывел из-под огня противника Герой Социалистического Труда старший сержант Дегтярев.

Много славных дел совершили воины-железнодорожники. Но надо твёрдо помнить указание товарища Сталина — не зазнаваться, не самоуспокаиваться на достигнутом.

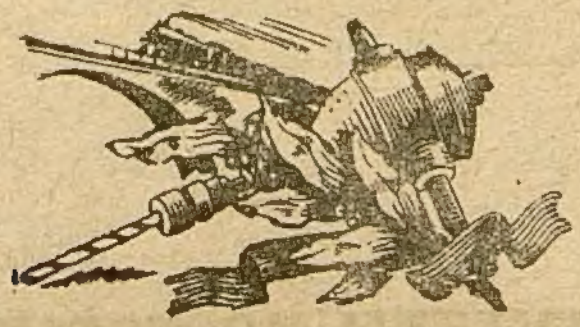
Товарищ Сталин требует «продолжать неустанно совершенствовать своё боевое мастерство, полностью использовать нашу прекрасную боевую технику, бить врага, как бьют его наши славные гвардейцы, точно выполнять приказы командиров, укреплять дисциплину и порядок, повышать организованность».

Впереди — огромная работа.

В письме к великому Сталину советские железнодорожники обязались «быстрым восстановлением путей и сооружений обеспечивать дальнейшее победоносное наступление Красной армии». Они дали клятву ни днём, ни ночью, ни в стужу, ни в непогоду ни на минуту не нарушать действия вели-

кого транспортного конвейера, они дали слово настойчиво преодолевать любые трудности и недостатки, встречающиеся на их пути и в тылу и на фронтовых головных участках.

Руководимые своим народным комиссаром, Героем Социалистического Труда товарищем Кагановичем, бойцы-железнодорожники приложат все усилия и данную ими великому Сталину клятву выполнят с честью. Передовой опыт Героев Социалистического Труда должен стать достоянием всех частей и подразделений железнодорожных войск и спецформирований НКПС.



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

А. М. Авдохин

ПУТЕЕЦ-МОСТОВИК

Три дня, не переставая, выла метель. Она замела все дороги, нанесла большие сугробы снега. Итти стало трудно: кони по колено утопали в снегу, людям хотелось пить, отдохнуть, и ноша бойца-путейца — винтовка, костыльный молоток и лапчатый лом — казалась тяжелее.

Но бойцы шли, спеша на запад. А впереди строя, словно пробивая ему дорогу, шагал командир подполковник Андрей Михайлович Авдохин. Вот он остановился, махнул рукой, и по строю разнеслась команда:

— Прива-ал!..

На этом привале подполковник решил провести митинг. Бойцы собрались поближе один к другому, притихли...

— Товарищи! — начал Авдохин. — Мы с вами прошли уже более сорока километров. Осталось пройти ещё тринадцать. Путь тяжёлый. Но надо спешить. Впереди наступает наша армия, которую нужно снабжать всем необходимым, а железнодорожный путь разрушен, — его надо немедленно восстановить. Задача эта возложена на нас с вами...

Бойцы встали, как один, и молча построились. Офицеры подали команду:

— Вперёд!

Часть снова двинулась в путь. Немного в стороне шёл сам Авдохин, гордо смотря вперёд и любуясь своими бойцами.

Авдохин отлично знал, что́ такое героический солдатский труд, — он сам прошёл долгий, трудный боевой путь.

В 1920 году служил в армии рядовым. Потом пошли напряжённые годы учёбы: сперва в школе железнодорожных техников, затем в училище ВОСО, далее три курса путейского института и, наконец, Военно-транспортная академия.

Родина многое дала советскому офицеру, но Авдохин знал, что с него многое и спросится, что надо оправдать высокое доверие.

Поздно вечером часть Авдохина прибыла к месту назначения, но бойцы, не отдыхая, ночью приступили к восстановлению пути. Авдохин был снова среди бойцов и офицеров и руководил всей работой. А к десяти часам утра с восстановленной станции один за другим пошли на запад поезда.

Через несколько дней подполковник Авдохин получил новый, более сложный и ответственный приказ: построить мост на реке Е. Сроки были короткие.

Получив этот приказ, подполковник прошёл к себе в землянку, сел за стол и глубоко задумался.

Затем, взяв тетрадку, он что-то начал писать, чертить, высчитывать, зачёркивать, опять чертить.

Задача была действительно сложной. В части все были путейцами, никто из офицеров и сержантов никогда не строил мостов.

— Ну? Что же будем делать? — спросил взволнованно начальник штаба.

— Приказ есть приказ! — ответил Авдохин. — Завтра начнём строить мост...

Всю эту ночь Авдохин не спал. Обложив себя книгами и чертежами, развернув на столе проект моста, он, как в былое время перед зачётной сессией, то просматривал справочники, закладывая в них нужные страницы, то составлял схемы... А рано утром было созвано офицерское совещание. Подробно осветив стоящую перед частью задачу и связанные с нею трудности, подполковник сказал:

— Сегодня мы приступаем к строительству моста. Работая, будем учиться.

И здесь же Авдохин прочитал офицерскому составу свою первую лекцию. Он рассказал о новых, разработанных на опыте войны методах строительства и восстановления мостов.

В первые же дни работы офицеры усвоили технику управления копрами при забивке свай и домкратами при опускании ферм. Полученные знания офицеры передавали сержантам и бойцам. Занятия шли по расписанию.

Сложность восстановления первого моста заключалась не только в том, что у людей не было знаний и умения для этого дела, но и в том, что недоставало необходимых инструментов и механизмов. Всё приходилось делать своими руками, изыскивать на месте, изобретать.

В это строительство люди вкладывали все свои силы и творческую мысль. Трудились дни и ночи, порой без отдыха и сна. И результаты труда радовали строителей: мост рос с каждым днём. На забитые сваи ставились рамные опоры, на рамы накатывались пролётные строения, укладывался путь.

А там, где у бойцов не ладилось или возникали трудности, появлялся сам Авдохин, и дело спорилось.

Вскоре первый мост был построен. Движение поездов открылось. Путейцы стали и мостовиками.

Но отдохнуть опять не пришлось: был получен новый приказ о срочном восстановлении большого моста на одном из важнейших участков фронта.

По присланному проекту требовалось произвести восстановление моста, подняв обрушенные фермы. Авдохин на это не согласился. По многим обстоятельствам выполнить такую работу в отведённый срок было невозможно. И, как начальник строительства, Авдохин предложил:

— Расчистим русло реки от обломков ферм и будем восстанавливать мост на рамно-ряжевых опорах из пакетных пролётных строений.

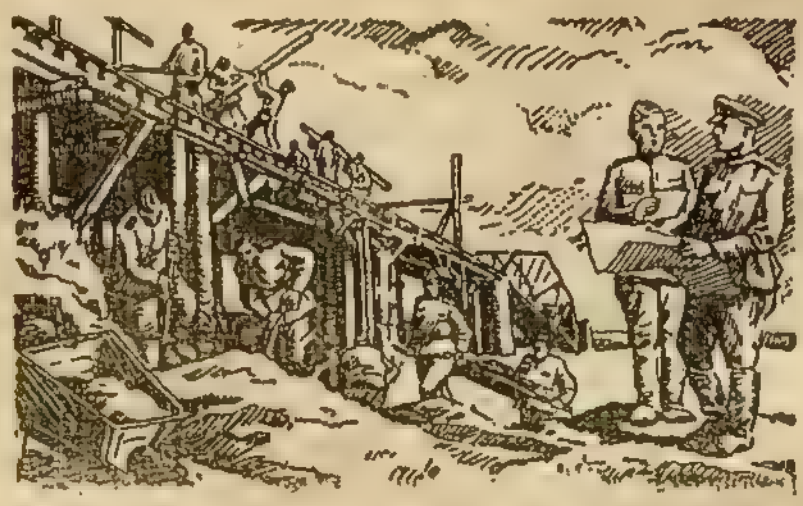
Проект Авдохина был принят. Началось строительство моста. Теперь уже бойцы и офицеры части имели некоторый опыт в этой работе. Приступая к делу, они ставили перед собой одну цель: построить мост досрочно.

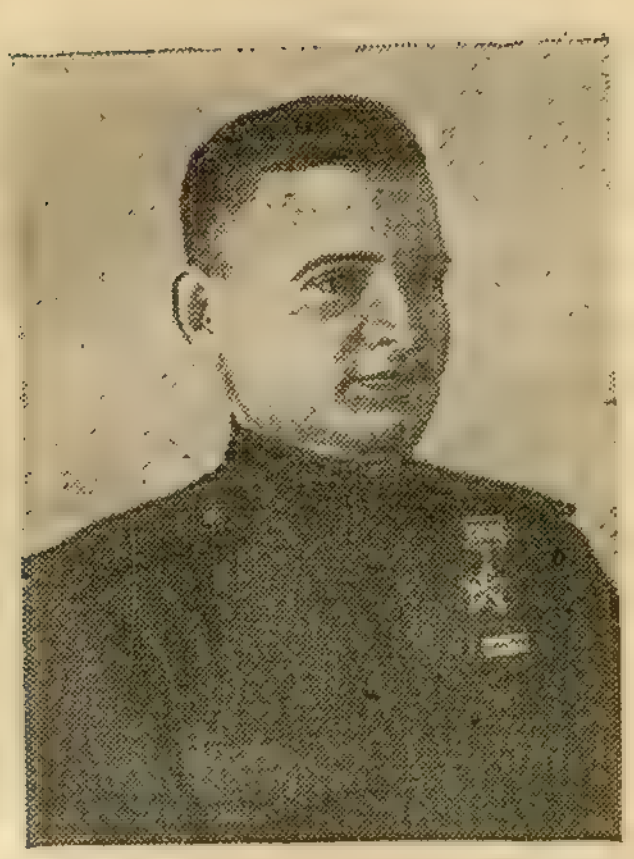
Некоторые методы скоростного строительства Авдохин применил впервые. Для накатки пролётных строений весом до 16 тонн он, например, использовал «модероны» и тележки «диплори», что значительно ускорило работу. Накатка велась с уклоном в 12 градусов, так что пролётные строения высотой в 2,6 метра одним концом сразу же ставились на место.

Строительство и этого моста было закончено намного раньше установленного срока.

Добрая пошла слава о мостовиках товарища Авдохина! Эта слава сопровождала часть от великой русской реки Волги до Днепра. На протяжении всего этого боевого пути часть Авдохина досрочно восстановила и построила много десятков разных мостов и сотни километров железнодорожного пути.

Родина высоко оценила самоотверженный труд офицеров и бойцов этой части: многие их них награждены орденами и медалями. А сам командир части удостоен высшей награды: указом Президиума Верховного Совета СССР Андрею Михайловичу Авдохину присвоено звание Героя Социалистического Труда.





ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
Н. А. Агапов

МАСТЕР БОЕВОГО ТРУДА

Что может быть вернее и крепче фронтовой дружбы, мужественной, порождённой и закалённой в боях?

Именно это чувство крепкой дружбы сплачивает бойцов Н-ской железнодорожной части с Героем Социалистического Труда ефрейтором Николаем Андреевичем Агаповым.

Своей работой, всем своим поведением он завоевал любовь и уважение товарищей.

«Как-то в походе, — вспоминает красноармеец М. Меншов, — случилось так, что я сильно натёр

себе ногу. А переход был долгий, трудный: выполняя боевое задание командования, мы должны были в короткий срок пройти большое расстояние и немедленно приступить к работе. Каждый из нас нёс на себе необходимый путейский инструмент.

Иду, прихрамываю, стараюсь не отстать от товарищей, но постепенно оказываюсь далеко позади. Вижу, Агапов оборачивается раз, другой. Потом, заметив, что со мной неладно, останавливается и поджидает, пока я с ним поравняюсь:

— Тяжело тебе? Что с тобой?

Я объясняю. Тогда, не говоря ни слова, он осторожно берёт у меня тяжёлый лом и кладёт себе на плечо, хотя и собственная ноша его была нелегка. Я пробую возражать, но он шутливо приказывает мне молчать.

Так несколько километров Агапов идёт с двойной нагрузкой и всё же держится впереди остальных. Мне стало легче, я пошёл быстрее и нагнал товарищей. Прошу Агапова вернуть мне лом.

— Ничего, отдохни лучше, как следует.

И только убедившись, что я смогу справиться с ношей, он передал мне более лёгкую лапу, а лом оставил себе и нёс его до конца перехода»...

О таких случаях может рассказать каждый боец подразделения. Нет лучшего друга в походе и в бою, чем Агапов. Он везде выручает товарища.

Но Агапов не только поможет соседу в трудную минуту. Своим примером он учит товарищей, воспитывает в них высокое сознание воинского долга, поднимает на боевые дела.

Чем тяжелее задание, тем мужественнее и упорней Агапов его выполняет. Боевая обстановка нередко складывается так, что восстановителям при-

ходится работать, не считаясь с временем, или в немногие часы выполнять то, на что обычно требуются сутки. В эти минуты напряжённого труда Агапов ведёт за собой товарищей.

Бывает, послышится чей-нибудь усталый голос:

— Отдохнуть бы надо...

И сразу же Агапов откликнется:

— Нет, ребята, давайте лучше нажмём немного, закончим всё, а тогда и отдохнём.

И как не последовать такому совету, если сам Агапов первым берётся за самую тяжёлую работу и последним уходит, если он все силы вкладывает во фронтовой труд.

Вот он роет водоотводную канаву. Можно залюбоваться, глядя, как долго, без устали, отбрасывает он землю, словно силы его неиссякаемы. И так, с каким-то особенным трудовым задором, он работает всегда, где бы ни был и какое бы задание ни выполнял.

Смотря на него, бойцы преодолевают свою усталость и с новым увлечением принимаются за труд. Стыдно работать плохо, когда рядом трудится Агапов.

«Будто и силы у него не больше, чем у другого, а как работает!» — невольно думает про себя боец и старается не отстать от неутомимого ефрейтора.

Как-то на рубке рельсов Агапов сильно ушиб ногу. Это заметил его сосед, заметили и другие бойцы.

Но Агапов и виду не подал, что ему больно, а продолжал работать попрежнему, пока задание не был выполнено.

Впрочем, Агапов влияет на товарищей не только своим примером. В любую минуту он умеет одних

пристыдить, других раззадорить, третьим помочь дельным советом.

За время службы в армии Агапов превратился в опытного военного железнодорожника и в совершенстве овладел многими специальностями. Он и опытный плотник-мостовик, и хороший минёр-подрывник, и отличный путеец. И в каждом деле он проявляет находчивость и творческую инициативу.

На одном из участков был особенно сильно разрушен рельсовый путь. Отступая из этого района, немцы не оставили в целости ни одного километра полотна, ни единого рельсового звена.

Работая на этом участке в команде рубщиков, Агапов в первый же день предложил производить рубку рельсов по новому, придуманному им способу. В результате он, с командой из 8 человек, за 10 часов сделал 450 рубок. Принятый им метод работы нашёл широкое применение во всей части и помог выполнить задачу в небывало короткий срок. Сейчас этот метод применяется на всех восстановительных участках.

Агапов любит своё дело и стремится отлично его выполнять. Он чаще, чем кто-либо другой, обращается за указаниями или советами к командирам и более опытным товарищам. Свою боевую специальность он стремится усвоить основательно.

Колхозник села Кашкарёво Пензенской области, никогда не сталкивавшийся до службы в армии с путейским делом, Агапов почти с первых дней пребывания в части стал систематически перевыполнять сменную норму, а вскоре стал выполнять двойную норму.

Став минёром, Агапов решил овладеть в совершенстве и этой специальностью. Он старательно

изучил все наставления и руководства по минно-подрывному делу, внимательно прислушивался к указаниям опытных и бесстрашных командиров — лейтенанта Теплоухина и ефрейтора Банникова. Навсегда он запомнил их совет:

— Никогда не берись за мину, если видишь её впервые. Заметил что-нибудь неясное, сомневаешься — приди и скажи командиру. Но если мина знакома и ты знаешь, что надо делать, — действуй решительно и быстро.

Агапов уже обезвредил свыше ста вражеских мин и по праву завоевал репутацию отличного минёра. А когда возникла необходимость быстро изготовить щупы для срочной расчистки минных полей и один из бойцов не смог справиться с этой задачей, Агапов сам вызвался сделать щупы и умело это выполнил.

Агапов беззаветно предан Родине. Верность воинскому долгу, чувство горячей ненависти к врагу воспитали в нём бесстрашие, презрение к смерти, готовность пожертвовать своей жизнью во имя любви к отчизне.

Однажды путь нашим наступающим частям преградил мост, на котором отходящий противник оставил много фугасов. Надо было немедленно разминировать мост, чтобы предотвратить его разрушение.

Агапов вызвался первым пойти на рискованную операцию. Пренебрегая смертельной опасностью, он с группой товарищей ползком пробрался на фермы обстреливаемого противником заминированного моста.

С воем рвались мины над головой, свистели осколки снарядов, били фашистские пулемёты.

В любой момент мост мог взлететь на воздух. Но Агапов уверенно и чётко работал под огнём, убирая детонирующие сети и извлекая из зарядов капсюли-детонаторы. Он ушёл с моста только тогда, когда все большие заряды были обезврежены.

Ефрейтор Агапов награждён высшим почётным званием Героя Социалистического Труда. Родина отметила его как одного из лучших своих сынов.

С гордостью и радостью встретили эту весть товарищи Агапова. Более чем когда-либо они воодушевлены желанием во всём следовать его примеру и быть достойными соратниками знатного воина-железнодорожника.

ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
М. Е. Анников

ЗНАТНЫЙ РУБЩИК

Красноармеец-комсомолец Михаил Евдокимович Анников до призыва на военную службу был трактористом. Любовь к труду, верность долгу, преданность советской Родине он принёс с собой в армию. Стахановец колхозных полей, он стал таким же передовым бойцом на ратном поле. В рядах своей части он прошёл весь её боевой путь — от горестных месяцев отступления до тех счастливых дней, когда под ударами Красной армии враг стал откатываться назад. В суровую годину испытаний Михаил Анников высоко несёт гордое имя комсомольца.

Уничтожая мосты, немцы взрывают фермы и подрывают опоры. Разрушая пути, они рвут каждый рельс на три-четыре куска, специальными шпалоразрушителями ломают шпалы. Там, где гитлеровцы имеют возможность, они разбирают и увозят с собой всё верхнее строение пути.

Но проходят считанные дни, и по нарастающей лавине огня враг чувствует, что не помогли все его ухищрения, что советские железнодорожные войска сумели и на этот раз спутать его расчёты, смогли в короткий срок возродить коммуникации, выведенные из строя, казалось бы, на долгие месяцы.

На одном из решающих участков наступления Красной армии немцы уничтожили мост. Он не относился к числу крупных, но во многом решал исход важнейшей операции. Часть, в которой служит красноармеец Анников, получила задание — восстановить мост в течение трёх суток. Каждые два часа командир части докладывал Москве о ходе работ.

Непрерывными налётами, жестокими бомбёжками противник пытался сломить волю воинов-железнодорожников. Вокруг участка работ простирались бесконечные болота. Негде было даже вырыть щели для укрытия. Строители находились как бы на маленьком островке, представлявшем собой удобную мишень для бомбёжки.

И всё же мост был готов через два дня. Эшелоны пошли. Шли наливные составы, составы с боеприпасами, продовольствием Они следовали один за другим.

Но через день враг стянул на этот крошечный участок значительные силы авиации и снова разрушил мост. Вновь последовал приказ: восстановить в трое суток. Работа была выполнена за полтора дня.

И первым среди отважных был комсомолец Анников. По нему равнялись товарищи, он был для них примером выполнения воинского долга.

Оружие Анникова — зубило и кувалда. Его задача — рубка рельсов. Это тяжёлый труд. Нужно обладать недюжинной силой, чтобы при помощи одной только кувалды и зубила разрубить стальной рельс.

Анников не производит впечатления силача. Однако именно этот паренёк из тамбовского колхоза выполнял на рубке рельсов 1 150 процентов нормы. Он же забивал до 3 тысяч костылей в смену.

Как же добивается он таких выдающихся успехов? Дело решают не только упорство, преданность труду, желание сделать для победы как можно больше, как можно лучше — дело решают мастерство, инициатива, смекалка.

Анников прославился, например, в железнодорожных войсках тем, что нашёл способ перерубать рельс с трёх-четырёх ударов. Прежде чем рубить рельс, он кладёт его на бок и ставит зубило на ребро подошвы рельса. Следует первый удар, который нарушает структуру металла и даёт строго вертикальный излом. Затем он поворачивает рельс на головку и делает свой второй удар по подошве. После этого рельс ставится в нормальное положение—на подошву. В этом положении ему наносится третий сильный точный удар, и рельс разрублен...

— Никогда не забуду я Конотопа, — вспоминает Анников. — Теперь это уж моя станция до гроба, много там моего труда вложено. Ни одной ночи не заснул я там спокойно. Бывало, целый день работаешь, трудишься и ночью никак успокоиться не можешь, тревожишься: вдруг налетят опять гады и вся твоя работа насмарку пойдёт. Мы там рельсы рубили. Было мне задано сделать 63 рубки за смену, а я делал по 230 за 5 часов.

Бойцы — восстановители железнодорожных частей различают теперь в своей практике рубки рельсов два периода: «доанниковский», когда рельс сначала подрубали в центре, а потом начинали подрубать с шейки подошву, что требовало восьми ударов кувалдой, и «анниковский», когда рельс разлетается после трёх ударов.

Так же проявил себя Анников и на работе костыльщика. В минуту он забивает шесть костылей. Люди, видавшие, как он это делает, утверждают, что существует у него свой, анниковский, «вращательный» удар молотка.

Природная сметка, подкреплённая опытом и настойчивым изучением специальности, позволяет Анникову добиваться замечательных результатов.

Руководя, после налёта вражеской авиации, восстановлением стрелочного перевода на станции Калиновка, — что, кстати сказать, обычно поручается командирам, — Анников сумел уложить перевод за 1 час 28 минут — в небывало короткий срок. В другой раз он закончил перешивку километра пути за 10 рабочих часов, перевыполнив пятикратную норму.

Плечом к плечу с частями действующей армии идут на запад воины-железнодорожники. Нелёгок их боевой труд. Иной раз в суровую зимнюю сту-

жу, выполняя боевое задание, сбрасывают они с себя шинели, снимают рукавицы.

—Так сподручней работать,—говорит Анников.—Хотя и мороз, а рубаха мокнет от пота, соль на спине выступает. Да разве думаешь об этом? Радость удесятеряет силу, гоним немчуру!..

ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
Ж. Асаинов

БОЕЦ-ВОССТАНОВИТЕЛЬ

Это было четыре года назад. У Красного знамени стоял Жабаркан Асаинов и давал своё т а с а з у з — великое слово вождю, народу, стране — свято хранить высокое звание воина Красной армии. Он не мог говорить по-русски, но наизусть заучил текст присяги; не мог писать по-русски, но старательно вывел свою подпись на родном языке.

И началась новая, размеренная солдатская жизнь. Жабаркан стал бойцом-железнодорожником. Трудно было ему, труднее, чем его товарищам. Приказ командира приходилось скорей угадывать, чем по-

нимать. Он напрягал огромные усилия, чтобы быстрее освоить совсем незнакомое железнодорожное дело. С большим трудом приучался Жабаркан владеть инструментом, прокладывать путь; прилагал всё своё старанье, всю свою силу.

Но вот вспыхнула война...

...Враг появился неожиданно. Стаями коршунов закружили немецкие самолёты над станцией, где работал боец Жабаркан, восстанавливая разрушенную дорогу.

Но не дрогнул Жабаркан, не ушёл в укрытие.

Страшный был враг. Но силу Жабаркану давал боевой приказ командира: «Восстанавливать путь под огнём, не терять ни одной минуты». Глядя на него, мужественно трудились товарищи.

Только, когда в третий раз налетела стая коршунов, когда острый осколок снаряда впился в тело и заструилась из раны кровь, — вышел из строя Жабаркан. Это была первая рана, полученная им в бою. Ещё жарче разожгла она в сердце молодого бойца жгучую ненависть к врагам, не сломила в нём воли к борьбе и победе.

...По излечении в госпитале Жабаркан сражался в рядах пехотинцев. К вечеру энский стрелковый полк подошёл к опорному пункту противника. Путь преградили немецкие дзоты. Вечером командир вызвал смельчаков:

— Надо заткнуть глотку фашистским пулемётам!

Семьдесят метров отделяют разведчиков от врага. Бесшумно ползут четверо смелых в вечерней мгле, бороздя своими телами пушистый снег.

— Жабаркан! Видишь вот тот кустик? — громким шопотом говорит командир. — К нему ползи! Гранату в руке держи. Сигнала жди.

— Есть! Всё точно исполнит Жабаркан...

Вздыбилась заснеженная земля. Связка гранат полетела во вражеский дзот. Под его обломками нашли свой конец бандиты. Замолкли фашистские пулемёты. Вперёд пошла рота, батальон, полк. Но не совсем посчастливилось Жабаркану в ту ночь. На самом гребне высоты пробила ему ногу шальная пуля.

— Жабаркан, больно? — спросил его товарищ и, не дожидаясь ответа, сочувственно дружески сказал:

— Знаю, больно... А ты не двигайся. Куда тянешься? Лежи, за тобой придут, санитары придут. А мне надо в бой...

И торопливо подхватив пулемёт, товарищ скрылся в серой дымке вечернего тумана.

— Ор ото! Ор итта, джелдас! — крикнул ему вслед Жабаркан. — Бей его! Бей зверя, товарищ!

Далеко за высоты, за окраины сожжённой деревни разнесло эхо горячие слова Жабаркана...

За раненым пришли санитары... Новые силы влились в Жабаркана. Ещё не раз выходил на битву боец Асаинов. Сражённые меткой пулей стрелка и пулемётчика, своей жизнью заплатили десятки фашистских шакалов за реки пролитой крови, за слёзы и горе советских людей.

И снова ранение и снова госпиталь. На этот раз, по излечении, Асаинов опять попадает в ряды железнодорожников и вновь без устали трудится, восстанавливая железные дороги, отбитые у врага.

Двести рубок за смену даёт он, в несколько раз перевыполняя норму. А когда понадобилось выстроить жилой дом на восстановленной станции,

двадцать четыре часа без отдыха трудился воин-казах, выполняя приказ командира.

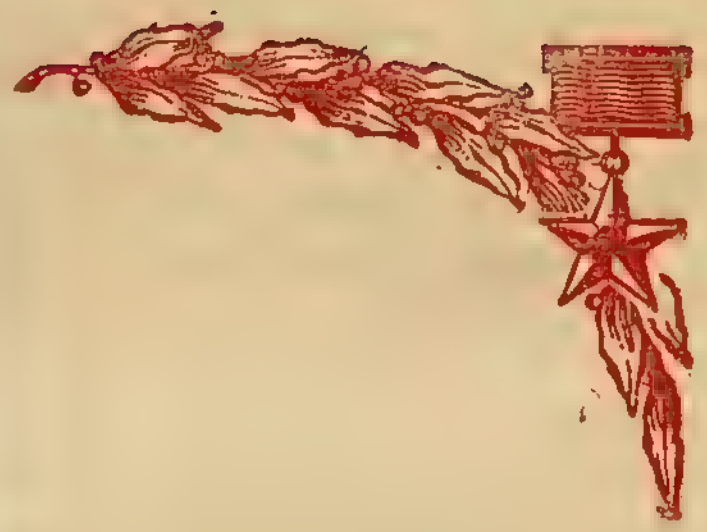
Всю ярость и ненависть к врагу вкладывает Жабаркан в свой самоотверженный труд, на любом деле показывая пример товарищам.

Четыре раны на теле бойца — четыре ленточки на его гимнастёрке. Две звезды на груди у рядового Жабаркана Асаинова.

Красная Звезда — орден за боевые подвиги. Золотая Звезда — звезда Героя Социалистического Труда и орден Ленина — награда за трудовую доблесть и боевую отвагу.

—Мой труд — товарищей труд, моя награда — товарищей награда! — говорит боец-герой.

Горит звезда на груди славного сына казахского народа Жабаркана Асаинова.



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

П. И. Бакарев

ИСКУСНЫЙ СТРОИТЕЛЬ МОСТОВ

«Нас учит географии война», — писал один из поэтов о наших днях. Это очень верно. Когда полковник Бакарев смотрит на карту, она оживает в его мыслях, напоминая о пройдённом боевом пути: Перемышль, Тарнополь, Киев, Воронеж, Харьков... Города, станции, реки, степи — сколько их промелькнёт, стоит лишь начать вспоминать!..

Мрачны и тяжелы были первые месяцы войны. Бронированная лавина отборных германских дивизий страшной машиной опустошения катилась по

родной советской земле. Надо было отходить, выигрывая время, изматывая врага.

В эти дни нужны были люди большого мужества, суровой решимости и стойкости, которые в любых условиях могли бы сохранить несгибаемую волю, хладнокровие, уверенность. Таким человеком был полковник Бакарев.

Ничего не отдавать врагу — всё, что возможно, отвозить на восток, остальное уничтожать, — говорила Родина устами вождя. Делом чести командира, руководителя, было добиться того, чтобы ценой любых усилий спасти, увезти от врага как можно больше.

Рушились мосты, чудовищным сплетением исковерканного железа повисали над обрывами взорванные пути, горели зажжённые станции. Но эшелон за эшелоном уходили на восток, увозя от врага станки и машины, всё ценное, созданное нашим народом за годы созидательного труда.

Летом 1942 года на участке Отрожка — Графская скопилось около 10 тысяч вагонов. Ими были забиты все тупики, все подъездные пути. На целые километры тянулись гружёные составы. Всё это надо было вывезти буквально в несколько дней. Враг был близко. Сотни немецких самолётов то и дело появлялись в небе и бомбили дороги и станции, пытаясь отрезать нашим войскам пути отхода. Находились слабые, робкие люди, настаивавшие на необходимости сжечь составы, уничтожить грузы.

В этот-то момент и проявились большая стойкость и мужественная энергия Бакарева. Взяв на себя руководство операцией, он сумел справиться с задачей, преодолев огромные трудности.

Немцы заняли часть Воронежа. Чернели развалинами станции Графская и Трёхсвятская. Артиллерия и миномёты гитлеровцев держали под обстрелом целые участки путей. Водокачки были разрушены. Но каждую ночь на восток уходили тяжёлые эшелоны.

День за днём бойцы части, которой командовал тогда Бакарев, восстанавливали разрушенные врагом пути, а ночью экипировали наиболее мощные паровозы, и те уводили составы.

Июльские ночи коротки. Поезда шли сплошным потоком через 100—200 метров один от другого. Взорванные водокачки зияли проломами развороченных фугасками стен. По приказанию Бакарева были использованы все сохранившиеся пожарные рукава, и вода не только из прудов и канав, но и из каждой большой лужи вручную перекачивалась в тендерные баки.

Не было топлива — люди на руках издалека подносили дрова.

Нехватало маневровых паровозов — в ход были пущены тракторы, которыми подтаскивали вагоны к составам.

В течение 6 дней операция была закончена. Только со станции Отрожка было вывезено 73 паровоза, 450 пассажирских и 5 800 товарных вагонов. Оборудование целого вагоноремонтного завода было спасено от врага.

Со станции Бор было вывезено 128 вагонов с авиабомбами. Немцы не сумели поживиться богатой добычей.

В те дни закалилась воля полковника Бакарева. Суровая школа войны выковала из него человека, не отступающего ни перед какими трудностями,

ломающего все преграды. Способность принимать смелые решения, находить неожиданный выход из положения, уменье сплачивать людей и подымать их на героические дела, добиваться от них выполнения приказа, как бы ни был он труден, — все эти качества подлинного командира были ему присущи уже давно. Но особенно сказались они в условиях нового периода войны — в дни наступательных боёв на юге.

В условиях стремительного наступления нашей армии фактор времени приобретал порой решающее значение. Надо было строить невиданно быстро, разбивая все установленные годами представления о сроках. И это нужно было делать в обстановке, которая не предоставляла самых, казалось бы, необходимых условий для работы.

Откатываясь под ударами наших частей, враг взрывал и сжигал за собой всё. Путь отхода гитлеровцев отмечался бесформенными глыбами камня и бетона на месте мостовых устоев и быков, обрушившимися в воду исковерканными фермами и балками, развалинами станций и водокачек, десятками километров разрушенных путей. Вокруг расстилалась пустыня, где уничтожено или увезено всё до последнего рельса.

А наступающей армии нужны были дороги, по которым непрерывным потоком шли бы составы с боеприпасами и снабжением, необходимы были мосты, по которым можно переправлять тяжёлые боевые машины. И эти мосты надо было восстанавливать буквально в считанные дни.

Сейчас ещё рано подробно рассказывать о том, как, какими средствами люди полковника Бакарева строили эти мосты в условиях, которые поставили

бы втупик любого инженера-путейца. Но мосты строились, и как бы быстро ни двигалась наша армия, — она знала, что позади неё — верный и надёжный путь, прочная связь с тылами.

Под руководством Бакарева были восстановлены участки Воронеж — Касторная, Касторная — Оскол, Касторная — Курск и многие другие, а также построены большие мосты через реку Сейм.

С горечью вспоминает, верно, какой-нибудь немецкий генерал о самолётах, сбитых над мостом через реку Тим. Потеряв десятки машин и лётчиков, немцы разбомбили этот мост. На третий день он был восстановлен. Бросив новые эскадрильи «Юнкерсов», немцы через два дня вновь разрушили мост. Но на второй день он был восстановлен снова, и опять бесконечным потоком двинулись по нему гружёные составы с боеприпасами, вооружением, со всем, что было нужно нашим наступающим на запад частям.

За эту операцию Бакарев получил личную благодарность от народного комиссара путей сообщения товарища Л. М. Кагановича.

Когда-нибудь военная история расскажет о той роли, которую сыграли в дни освобождения Правобережной Украины днепровские мосты, чудом возникавшие чуть ли не на глазах у немцев в местах переправ. Мосты, которые строились под бешеным огнём врага.

В создании одного из этих мостов проявились организаторский талант и железная воля полковника Бакарева.

Вот небольшой штрих, характеризующий стиль его работы.

На одном из прифронтовых участков необходимо было выстроить несколько небольших мостов. Материала на месте не было. Ждать, пока его привезут? Нет, это не выход!

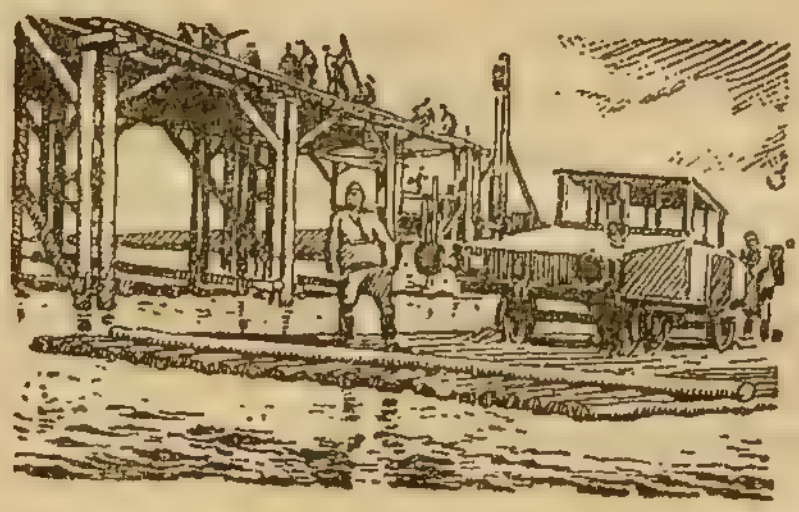
Полковник Бакарев объезжает район боёв и обнаруживает захваченный нашими частями железнодорожный мост, который соорудили и не успели взорвать при поспешном отходе немцы. Мост был рассчитан на узкую колею и нам не нужен. Бакарев приказывает его разобрать и из немецких балок сделать пакеты меньшего размера, пригодные для постройки новых мостов. Задача была решена.

В другой раз надо было быстро организовать подвоз материалов к строительству крупного объекта. Мотовоз и платформы находились в нескольких километрах, и подъездного пути оттуда не было. И снова, проявив изобретательность и волю, полковник Бакарев находит правильный выход: он перебрасывает по грунтовым дорогам тяжёлый мотовоз и платформы, использовав для этого в качестве движущей силы деревянные катки, сани и мощные тракторы. А затем переправляет всю эту технику через реку на плотах, не ожидая окончания постройки моста.

...Сейчас полковник Бакарев выполняет задания величайшей важности. Мастерство инженера-мостовика и путейца, которым стал бывший кузнец, помогает ему находить правильные решения сложнейших задач.

Воля советского офицера, преданность отчизне, ненависть к гитлеровским захватчикам придают ему силу воодушевлять и вести людей на героические дела во славу Родины.

Он попрежнему спит не больше четырёх-пяти часов в сутки. В любое время дня и ночи его можно видеть на объектах. Каждый командир чувствует на себе его направляющую руку. Он чутко и внимательно отзывается на нужды своих подчинённых, но каждый, работающий под его начальством, знает: приказ полковника Бакарева — закон, который надо выполнить быстро, точно и умело.



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

В. В. Безвесильный

ЗАЩИТНИК И СТРОИТЕЛЬ ФРОНТОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ

Немецкие полчища рвались к Сталинграду. Линия Урбах — Астрахань стала единственной рокадой, снабжавшей защитников героического города. Враг изо всех сил старался вывести эту линию из строя. Он обрушивал на перегоны и станции тысячи бомб, пытаясь нарушить движение поездов, сорвать самоотверженную работу железнодорожников, неутомимо помогавших бесстрашным героям Сталинграда отстоять волжскую твердыню.

В разгар ожесточённой битвы командование поручило обслуживание линии Урбах — Астрахань воинам-железнодорожникам под командованием полковника Безвесильного.

Иногда гитлеровцам удавалось поджигать станции и вагоны с грузами для фронта. И тогда бойцы железнодорожных войск, не щадя жизни, бросались в пламя, чтобы спасти людей, сохранить боеприпасы для отважных сталинградцев.

Однажды осколком снаряда пробило цистерну с бензином. Вырвавшаяся из пробоины струя загорелась, угрожая взрывом. В эти роковые секунды боец-железнодорожник Бабак взобрался на охваченную пламенем цистерну и своей пилоткой заткнул пробоину. Он мужественно сдерживал напор бензина до тех пор, пока его товарищи не изготовили деревянную пробку и не забили пробоину.

В этом поступке одного бойца сказались высокие волевые качества воинов-железнодорожников полковника Безвесильного. Их не устрашали в те дни ни бушевавший огонь, ни обстрелы с вражеских самолётов, ни круглосуточная работа. Под грохот рвущихся снарядов, в хаосе разбитых подвижных составов они расчищали железнодорожные пути. И всегда пример бесстрашия, отваги и находчивости показывал воинам их славный командир — полковник Василий Владимирович Безвесильный.

Восемьдесят семь суток, преодолевая трудности осенней слякоти, суровой зимы и степных ветров, вели ожесточённую борьбу с врагом воины-железнодорожники, сражаясь вместе с полевыми частями Красной армии. Оторванные от тыловых материальных баз и железных дорог, связывающих Сталинград с центром страны, люди полковника Безве-

сильного всегда точно к заданному сроку восстанавливали пути подхода к городу-герою и обеспечивали подвоз к фронту всего необходимого.

Сталинград требовал усиления подвоза. Полковник Безвесильный под огнём врага открывал новые разъезды, строил обходы. Нужен был дополнительный подвижной состав — полковник тут же, в районе боя, организовывал ремонт неисправных паровозов и вагонов, создавал «летучки». Нехватало материалов — полковник приказывал: отбить у немцев блиндажи и дзоты, построенные из наших рельсов и шпал... И приказ выполнялся — запасы материалов пополнялись силой оружия.

Борьба с фашистской авиацией усложнялась. «Мессершмитты» и «Хейнкели» стали производить налёты на поезда в пути. Выставить зенитные орудия на каждом километре железнодорожного полотна, понятно, не было возможности. Полковник Безвесильный нашёл выход из положения: он создал подвижные противопожарные группы для сопровождения наливных составов.

В самые тяжёлые дни интенсивной вражеской бомбёжки эти группы оказали неоценимую услугу Сталинградскому фронту. Они спасли десятки паровозов, сохранили для обороны волжской твердыни тысячи тонн горючего, сотни вагонов с боеприпасами и продовольствием, предотвратили уничтожение десятков эшелонов.

Не был застигнут врасплох славный командир железнодорожников и тогда, когда вражеская авиация стала применять бомбы замедленного действия. По его приказу на каждом километре железнодорожного пути встали бдительные часовые-истребители. Смелые, в совершенстве знающие своё де-

ло, они зорко охраняли отведённые им участки, обезвреживая сотни вражеских бомб.

Когда наши части погнали врага от Сталинграда, бойцы и командиры соединения полковника Безвесильного принялись за созидательную работу. Впереди были обломки взорванных мостов, порванная связь, руины разрушенных станций; с целых перегонов рельсы были немцами вывезены, а оставшиеся изломаны взрывчаткой на куски.

Преодолевая огромные расстояния, бойцы-восстановители двигались вперёд вслед за полевыми частями: в начале марта 1943 года они были уже в Батайске, в сентябре—в Дебальцево, в ноябре—вышли к Днепру.

Две с половиной тысячи километров железнодорожного пути, 11 тысяч проводо-километров связи, 290 мостов восстановили бойцы-железнодорожники полковника Безвесильного на освобождённой от врага земле между Волгой и Днепром! И всё это было построено доброкачественно, в самые сжатые сроки.

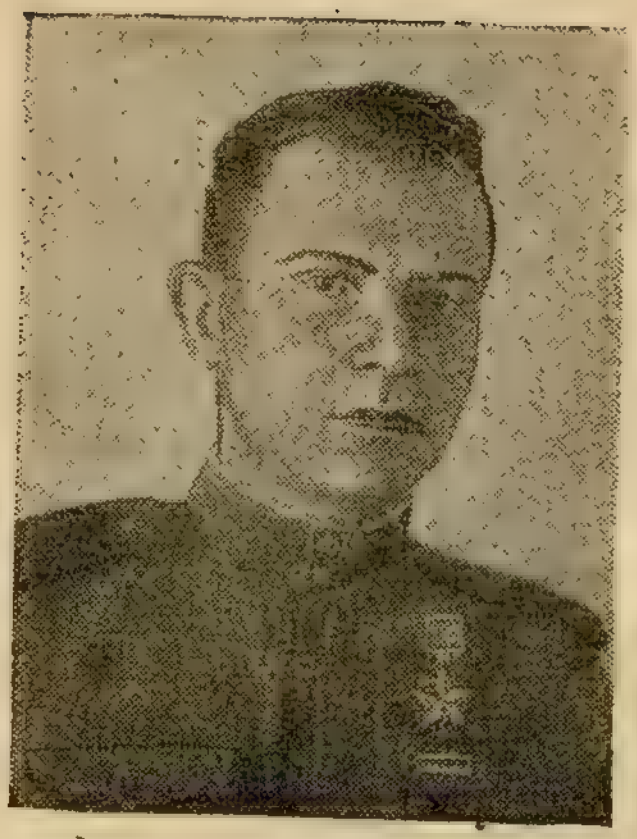
Девять тысяч фашистских мин и фугасов сняли и обезвредили на этом пути скромные труженики-восстановители!..

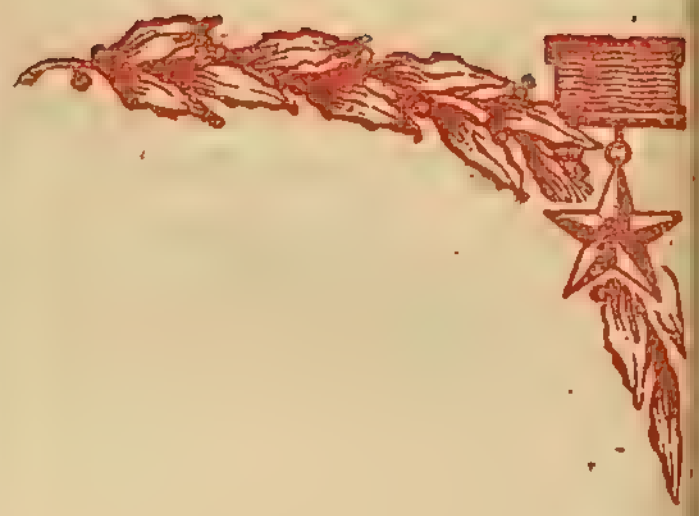
Сын украинского колхозника, Василий Владимирович Безвесильный за двадцать два года службы в рядах Красной армии прошёл большой боевой и жизненный путь. За эти годы он вырос в волевого командира, крупного специалиста-путейца, хорошего организатора восстановительных работ.

Теперь, когда Красная армия очистила Украину от немецких захватчиков, Василий Владимирович, недавно произведённый в генерал-майоры, весь свой богатый опыт и знания отдаёт возрождению род-

ного края, восстановлению железнодорожных путей, продвижению воинских эшелонов на запад. И всё новое, что выдвинула практика отечественной войны, он энергично внедряет в боевую деятельность своих подразделений.

Правительство высоко оценило заслуги Василия Владимировича Безвесильного, наградив его орденом Ленина и орденом Красного Знамени и присвоив ему звание Героя Социалистического Труда.





ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
И. Е. Бизюков

БЕССТРАШНЫЙ МИНЁР

С детства у Ивана Бизюкова остались в памяти дремучие леса родной Смоленщины, убегающие вдаль рельсы, далёкий гудок паровоза, идущего к Брянску, трепещущий на ветру флажок, зажатый в руке отца-стрелочника.

В 1937 году он восемнадцатилетним юношей сам впервые встаёт на пост стрелочника.

Грозные дни отечественной войны застали Ивана Бизюкова в армии: он был на действительной службе в одном из железнодорожных батальонов. И сегодня ещё больно вспомнить, как он, кадровый

путеец, был вынужден своими руками разрушать то, что создавалось десятками лет, — дорожное хозяйство, — коверкать пути и насыпи, подрывать мосты.

Стиснув зубы, выполнял Бизюков свой долг, понимая, что нельзя оставить врагу ничего. Он верил — наступят и другие дни.

И вот эти дни пришли. Отброшенный от Москвы, разгромлённый под Сталинградом, вышвырнутый из Донбасса, враг отходил к Днепру, оставляя за собой сожжённые города и сёла, трупы замученных им советских людей. Красная армия освобождала всё новые районы. И в её рядах шёл закалённый в боях, опытный воин — командир отделения — Иван Бизюков. Горячая любовь к родине, чувство жгучей ненависти к врагу вели его вперёд.

Командир взвода лейтенант Хадобин давно заметил спокойного и смелого бойца. Однажды он вызвал Бизюкова к себе:

— Есть дело, товарищ Бизюков! Нам приказано разминировать железнодорожное полотно. Глубина полосы минирования—несколько километров. Ваше отделение пойдёт по левой стороне, по правой с двумя отделениями пойду я. Будьте осторожны. Это ваше первое боевое крещение.

— Я готов, — ответил Бизюков.

С рассветом начались работы.

Железнодорожное полотно, откосы, полоса отвода — всё было изрыто воронками от бомб и снарядов.

Путь минёрам преграждали десятки полуобвалившихся ходов собщения. Высокая густая трава мешала просматривать местность.

— Будьте внимательнее, товарищи! — предупредил своих бойцов Бизюков. — От немецких гадов можно ждать любой подлости.

На пути валялись проволока, консервные банки, гранаты. Всё это нужно было внимательно осмотреть, убедиться, нет ли «сюрприза»: достаточно одного неосторожного движения, и взрыв фашистской мины оборвёт жизнь минёра.

Неожиданно ефрейтор Артёмов заметил на земле портсигар и пёстрое нарядное кашне. Казалось, что это просто обронённые при отступлении вещи. Но интуиция, выработанная опытом, редко подводит настоящего минёра.

Так было и на этот раз. Достаточно было внимательно присмотреться, чтобы обнаружить, что конец кашне был незаметной в траве ниткой привязан к портсигару.

Бизюков осторожно перерезал нитку и поднял портсигар. Под ним оказалась мина.

— А ведь я бы, товарищ командир, подорвался... — смущённо проговорил Артёмов. — Видно, надо и портсигар брать умеючи.

— Главное — не спеши! ответил Бизюков.—Наше дело такое — мина не прощает ошибки. Лучше позови меня.

И он исчез в зарослях травы.

В этот раз Бизюков лично обезвредил 291 мину, успевая руководить работой остальных бойцов, передавая им свой опыт.

В другой раз отделение Бизюкова находилось в 500 метрах от передовой линии.

Немцы обстреливали участок из миномётов. Возле железнодорожного полотна у переезда скопилось много машин.

Рядом лежал подорвавшийся на мине разбитый грузовик. Лейтенанта Жадобина подозвал генерал-майор.

— Вы — минёр. Переезд заминирован. Немцы ведут огонь по скоплению машин. Срочно обезвредить переезд!

— Есть, товарищ генерал-майор!

Бизюков с одного слова понял вернувшегося лейтенанта. Через минуту он, не обращая внимания на разрывы мин, уже полз к переезду с тремя бойцами.

Переезд был обращён в сторону противника. Немцы заметили отважных бойцов и открыли по ним огонь.

Но Бизюков продолжал работать так же уверенно и точно.

Через сорок минут слегка побледневший от волнения, весь покрытый пылью, он доложил о выполнении задания.

Таких случаев были десятки. В любой обстановке Бизюков смело смотрит в лицо смерти. «Я не боюсь её, — говорит он, — и она всегда проходит стороной».

Как-то глубокой осенью отделение Бизюкова проверяло участок железнодорожного полотна. Никто из бойцов не обратил внимания на то, что в одном месте из основания насыпи просачивается вода. Но опытный глаз Бизюкова сразу подметил недоброе:

— А ну, ребята, копай!

Осторожно работая сапёрными лопатами, бойцы отрыли конец трубы.

— Стоп! — проговорил Бизюков. — Разгребать руками!

Из отверстия трубы полилась вода с густой зловонной грязью.

— Разрешите мне туда, — проговорил ефрейтор Борзенков, указывая на отверстие трубы.

— Нет, вам я не разрешаю, а сам полезу. Если там смерть, так пусть уж будет моя.

Бизюков разделся и на четвереньках пополз внутрь трубы.

Он догадывался, что там заложена взрывчатка, но отчего и когда мог последовать взрыв, установить снаружи, понятно, не удавалось.

В трубе было холодно и темно. Быстро окоченели руки и ноги. Смерть была ощутимо близка.

И вдруг рука Бизюкова нащупала ящики. Один, второй, третий... Всего пять. Под осторожные пальцы попала бечёвка...

— Ага, шнур!..

Стало легче на сердце. Когда опасность известна, она уже не так страшна. Пальцы Бизюкова задвигались уверенно. Вскоре он вылез из трубы.

— Ну, Борзенков, а теперь и вы можете забираться. Захватите с собой «кошку». Вытащите пять ящиков.

Через час все ящики, наполненные взрывчаткой, были извлечены наружу.

— Не вышло, подлецы, — погрозил кулаком в сторону врага минёр Бизюков. — Хитёр, гад! Ну, а мы ещё хитрее!..

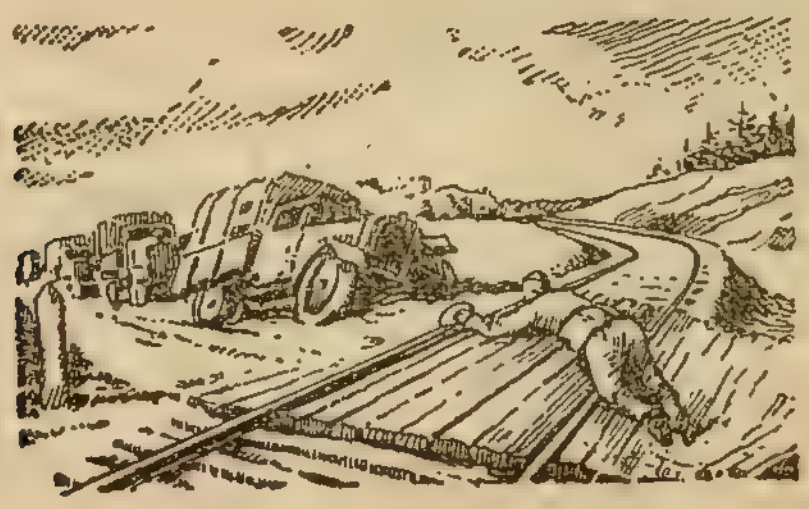
На холодном осеннем ветру стояли грязные, озябшие, но довольные бойцы.

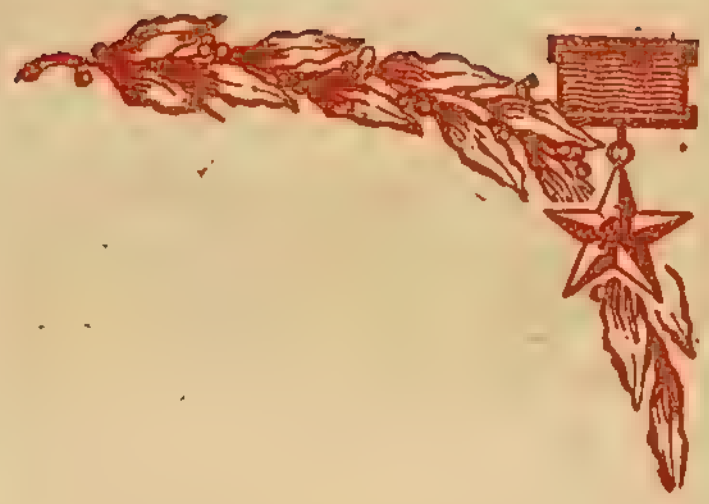
— Ну, а если бы там был «сюрприз»? Чуть толкнёшь, и взрыв, — не унимался ефрейтор Борзенков.

— Запомните, что для минёра «если бы» не существует. Он должен быть готов ко всему...

Родина высоко оценила боевой труд бесстрашного минёра.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 года сержанту Ивану Егоровичу Бизюкову присвоено звание Героя Социалистического Труда.





ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
Н. В. Борисов

ГВАРДЕЙСКИЙ СТИЛЬ РАБОТЫ

Неумолчный стук сотен молотков и кувалд сотрясает воздух. Раздаются размеренные удары копра, тяжело падающего на сваю. Сигналы снующих во всех направлениях машин сливаются с гудками паровозов, тянущих платформы с рельсами и фермами.

Берег реки напоминает растревоженный муравейник. Тысячи людей в военной форме рубят и обтёсывают желтоватые, поблёскивающие брёвна, копают землю, укладывают камень, сверлят рельсы, сваривают и склёпывают мощные стальные кон-

струкции. Всё движется быстро, метко, налаженно, подчиняясь единому трудовому ритму.

Мост растёт на глазах. Час за часом всё явственнее выступают очертания нового пути, который навсегда свяжет берега, разобщённые чёрной рукой врага.

К берегу подкатывает запылённая серая машина. Из неё выходит человек с генеральскими звёздами на погонах. Он идёт быстрыми, энергичными шагами. Фигура его по-юношески стройна, хотя седина на висках говорит о прожитых годах. Внимательным взглядом он окидывает стройку. Вот он удовлетворённо улыбается, и люди с гордостью оглядываются на свой труд. Но вот в глазах его вспыхивают тёмные огоньки, голос становится сухим и резким. Он что-то отрывисто говорит вытянувшемуся, только что отдавшему рапорт командиру и, не останавливаясь, проходит дальше. Он знает, на обратном пути замеченных неполадок увидеть больше не придётся — их устранят, исправят.

Наша армия сильна той неразрывной связью, которая сплачивает в одно целое миллионы бойцов с их руководителями. Да и может ли быть иначе? Наши командные кадры вышли из среды тех людей, которыми они сегодня руководят, шаг за шагом прошли весь суровый боевой путь, которым шла наша армия, дрались с врагом плечом к плечу с теми, кто сегодня вверен их умелой направляющей руке.

Кто узнает нынче в Николае Владимировиче Борисове, чья властная воля ведёт в бой или на героические трудовые подвиги тысячи людей в солдатских шинелях, скромного рядового 3-го Заамурского железнодорожного полка? А три десятка лет

назад он был таким рядовым с солдатской скаткой на плечах и походным котелком у пояса.

Кто найдёт сегодня в нём черты крестьянского паренька, сироты-батрака, работавшего от зари до зари за кусок хлеба? А это тоже было.

Сколько понадобилось этому человеку упрямства, настойчивости, веры в свои силы, неустанного стремления вперёд, чтобы овладеть высокой культурой воинского дела, встать на уровень всей сложности современной технической мысли, вооружиться умением руководить человеческим коллективом и вести его за собой!

Эта воля и мужество закалились в те грозовые дни 1919 года, когда молодой солдат-железнодорожник с оружием в руках пришёл в одну из частей только что созданной Красной армии и вместе с ней двинулся по героическим дорогам гражданской войны — от глухой сибирской станции Тайга, где бои с бандами Колчака стали боевым крещением молодого красноармейца, до последнего тогдашнего оплота белогвардейщины — Крыма.

Эта настойчивая вера в себя, стремление овладеть мастерством воина окрепли за долгие годы армейской службы, последовательно перемежавшейся с учёбой. Курсы военных сообщений, военно-транспортный факультет Института инженеров транспорта, Военно-транспортная академия были этапами роста. Отлично окончив академию, Николай Владимирович через несколько лет вернулся в неё начальником вечернего факультета и сделал этот факультет образцовым.

Строг и прямолинеен жизненный путь Николая Владимировича Борисова. По этому пути его вела, направляла, поддерживала могучая партия больше-

виков, в которую он вступил двадцать три года назад. С того дня он шёл и идёт славной дорогой коммуниста, ощущая за собой несокрушимую силу нашей партии, будучи верным её сыном. Партия воспитала в нём беспредельную любовь к Родине, безграничную преданность вождю. Родина и партия доверили ему большие боевые дела в дни, когда над нашим отечеством нависла грозная опасность.

Грудь Николая Владимировича Борисова украшают ордена — Ленина, Красного Знамени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны I степени. Эти знаки отличия свидетельствуют о его верности воинскому долгу, о самоотверженном служении Родине, о стойкости и мужестве советского офицера.

Никогда не сотрётся в памяти бойцов и командиров, которыми командовал Николай Владимирович в первые годы отечественной войны, осень 1941 года. Большой группировке фашистского генерала Шведлера удалось тогда, использовав превосходство в силах и технике, прорвать оборону на правом фланге одной из наших армий. В прорыв устремились отборные гитлеровские части, стремясь разобщить и уничтожить наши войска.

Но на пути немцев стальной, непоколебимой стеной встали бойцы-железнодорожники товарища Борисова. Сплочённые несокрушимой волей своего командира, воодушевлённые его мужеством и верой в победу, четверо суток сдерживали военные железнодорожники страшный натиск бронированных дивизий немцев, рвавшихся к Ворошиловграду. Вчерашние путейцы и мостовики, сменив молотки и ломы на винтовки и гранаты, смело переходили в

контратаки и громили фашистов. Бои шли с небывалым ожесточением. Шведлеровская группировка потеряла больше половины своего состава, но не продвинулась ни на шаг. А на пятые сутки подошли наши стрелковые части и завершили разгром врага.

За отвагу, проявленную в боях с немецкими захватчиками, за стойкость, мужество, дисциплину и организованность, за героизм личного состава часть, которой командовал товарищ Борисов, преобразована в гвардейскую. Впервые почётное гвардейское знамя гордо поднялось над рядами бойцов-железнодорожников.

С неменьшей силой сказалось умелое и уверенное руководство товарища Борисова в новый период отечественной войны — в незабываемые дни летнего наступления 1943 года. Стремительный темп наступления поставил перед железнодорожными войсками задачи, от выполнения которых нередко зависел исход грандиозных операций, развернувшихся на юге России.

Под ожесточённым огнём врага, в грохоте и дыму разрывов, осыпаемые ливнем осколков, работали бойцы-железнодорожники, обеспечивая связь наступающих частей с тылом. То и дело налёты вражеской авиации в несколько минут уничтожали то, что было построено ценой нечеловеческого труда в течение нескольких суток. Палящая жара изматывала силы бойцов, руки их кровоточили от ссадин и ран, безмерная усталость сковывала движения.

Но люди работали, не думая об отдыхе, сутками не уходя с постов, пока не был выполнен боевой приказ.

И так же, как в дни оборонительных боёв, гвардейцев-железнодорожников объединяла, сплачивала и воодушевляла на героические подвиги во имя победы несокрушимая воля их командира — Николая Владимировича Борисова. Под его умелым и энергичным руководством бойцы-гвардейцы за время летней кампании восстановили около 500 километров уничтоженных врагом железнодорожных путей, отстроили свыше 10 больших железнодорожных мостов, возвели огромное количество других искусственных сооружений. И всё это в небывало сжатые сроки, диктовавшиеся ходом операций.

Николай Владимирович Борисов командует сейчас железнодорожными войсками на другом участке. Воспитанные им бойцы и офицеры самоотверженно помогают нашим наступающим частям одерживать победу за победой. Вместе со всей Красной армией бойцы-железнодорожники движутся на запад, освобождая от захватчиков города и сёла нашей великой Родины.

И Золотая Звезда Героя Социалистического Труда, которой страна достойно отметила славный воинский труд Николая Владимировича Борисова,— высокая награда за славные боевые дела.

ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
С. Г. Вейцман

ИНЖЕНЕР-ВОИН

I

Он вошёл в блиндаж и сказал:

— Подготовить мост к взрыву!

Всё было ясно.

— Значит, отступаем...

Невыразимая скорбь отуманила лица бойцов и офицеров.

К полудню обстрел усилился. Снаряды стали падать ближе к мосту. Люди были на своих местах. Ждали приказа. Жадными глазами, словно в последний раз, смотрели на Днестр.

— Вернёмся, Моргунов?

— Вернёмся, товарищ старший лейтенант!

И боец по-мальчишески прикусил губу.

— Не мы, так друзья наши вернутся... А моста жалко... очень. Как подумаешь...

— Мост надо взорвать, чего бы это ни стоило. Сталин приказал.

Они были солдатами. И коммунистами к тому же. Они-то понимали, что это значит.

Моргунов ушёл.

В восемнадцать часов вспенился, взревел Днестр, и долго ещё бились волны об исковерканный металл...

Шли молча. Останавливались. Обнажив головы, бросали комья земли в первые могилы.

— Мы вернёмся, Моргунов!

— Мы вернёмся, боевые друзья!

В это верили все — от бойца до командира. Этим жили. Этого ждали.

...На восток уводил небольшую группу своих бойцов старший лейтенант Вейцман.

II

И этот день настал... Они вернулись...

Трудными дорогами войны прошёл тысячи километров батальон, а вместе с ним и недавний слушатель Военно-транспортной академии старший лейтенант Вейцман. Всякое бывало — и радостное, и печальное. Сколько раз и где только ни подстерегала смерть — уцелел. Побеждал её. И это быстро забывалось, потому что думать всегда приходилось о жизни, которую предстояло вырывать из лап врага... Время и борьба оставили свои неизгладимые

следы. Залегли морщинки, вначале неприметные, а потом глубокие; лицо обветрилось, голос окреп; мысли, чувства проверялись войной...

Две боевые медали свидетельствовали о боевых заслугах старшего лейтенанта Вейцмана.

Началось массовое изгнание немецко-фашистских захватчиков с нашей земли.

К этому времени товарищ Вейцман уже командовал батальоном.

Пришлось держать новый экзамен. Уже не в академии, а на дорогах войны; не перед профессорами, а перед народом. Экзамен, после которого человек осознаёт свою зрелость.

III

...Трудности. Где их не бывает? Но на реке Н., казалось, только они и были. Началось с первого же дня. Как доставить к мосту тяжёлые копры-треугольники? На плечах бойцов. И доставили. Собрали. Стали забивать сваи — не идут. На ходу меняли проекты. Три дня из короткого срока были вычеркнуты. Рубить ряжи? Да, рубить! Это единственное. Лес за десятки километров? Собирали по бревну, по кусочку. Из построек, из остатков разрушенного моста. Ещё не докончили венца — вздувшуюся реку прорвало, понеслись полые воды. Сложить оружие? Нет. На другом берегу ждут избавления советские люди.

Есть единственный выход: противопоставить волю и искусство человека разгулу стихии.

Решение командира солдаты восприняли как спасение. Оставалось единой непреоборимой волей зажечь сердца. Это нужно было не только для того,

чтобы победить реку. Было и другое. Несколько дней назад минёры извлекли из левобережной насыпи 2 тонны фугаса. Кто мог гарантировать, что насыпь правого берега без «начинки»?

Нельзя напряжённо работать, думая не в течение часа, а день, три, неделю, что в любую минуту можешь взлететь в воздух. Это — первое. А ставка делалась именно на напряжение. И второе — с разливом рек затруднялся подвоз продуктов.

Люди, работавшие по колено в ледяной воде, продрогшие и не накормленные вчера, сегодня получат один сухарь и котелок жидкого супа...

Но надо было строить. Нужно было отстоять уже построенное. Не ослабляя сил. Не теряя бодрости.

И первый пример в этом показал сам Вейцман. Он стоял на берегу и очень спокойно о чём-то рассуждал с командирами. Смеялся. Шутил. Несколько позже его видели у землянки, откуда вёл к насыпи какой-то таинственный ход. Переходя реку, он задержался у бойцов, расчищающих береговой устой. И, когда ни посмотри, командир батальона на мосту — днём, вечером, ночью. Только под утро он уходил на несколько часов к себе, чтобы сомкнуть глаза, а то и просто подремать на столе в холодной комнате технической части, по-солдатски положив руку под голову.

...Люди работали изо всех сил. Но вода напирала всё яростней.

С утра был объявлен аврал. Взрывали быки старого моста и острые цементные глыбы по скользким кладям носили на руках, загружали ряжи. Работали писаря, кладовщики, сапожники, музыканты. А в полдень кто-то крикнул: «Лёд идёт!»

Крик на этот раз прозвучал, как сигнал стихийного бедствия.

В первые минуты все пришли в движение, затем наступило общее оцепенение, когда человек, понявший своё бессилие, всё ещё пытается осмыслить: что же ему делать?

У шоссейного моста, что метрах в ста вверх по течению, образовался ледяной затор. От ударов льдин мост судорожно подрагивал. Подрывники, стоявшие на нём, бросали десятки толовых шашек, но это помогало мало.

Огромнейшая льдина с силой ударила по затору, и мост затрещал — вырвало целый пролёт. В образовавшуюся брешь ринулся лёд, увлёк обломки моста, и всё это нагромождение дерева и льда стремительно понесло вниз.

Взгляды всех застыли на ряжах. Там наготове стояли подрывники старшего лейтенанта Смирнова. Только эта горстка людей решала теперь успех всей борьбы.

Или они победят стихию, или будут вместе с ряжами сброшены в пучину воды, смяты льдом.

Дрожащей рукой Смирнов поджёг шнур, и первая противотанковая мина с шипением полетела вперёд. За ней другая, третья. Десятки толовых шашек успели бросить проворные руки, прежде чем лёд подошёл к ряжам.

Всё содрогнулось от взрывов. Взметнулись столбы воды. Летели куски льда, обломки дерева, студёная вода заливала людей, но все твёрдо стояли на своих местах.

Воины видели своего командира, спокойно и уверенно отдающего приказания, верили ему, и это приободряло, воодушевляло их.

IV

Накануне в ротах читали боевой приказ. Командир поставил нелёгкую задачу: по прибытии балок движение по мосту открыть ровно через 48 часов.

С вечера пошёл густой мокрый снег. Выгружали балки, на плечах подносили к кабель-крану, укладывали в пролёт. Команды, знавшие свои обязанности, работали слаженно и споро. К вечеру уже выполняли работу следующего дня.

У моста развевалось боевое Красное знамя части. Мостовикам впервые приходилось работать под развёрнутым боевым знаменем. Казалось, кровь товарищей, погибших при защите родины, багрянцем окрасила полотнище, звала к подвигам. Целый день над покорённой рекой звучали бодрящие советские марши, исполняемые баянистом Серновым.

Всю ночь трудились воины на пронизывающем ветру, под мокрым снегом. Подразделение Микеладзе работало бессменно двадцать шесть часов. Бойцы отказались от ужина и ушли на отдых только тогда, когда был уложен последний мостовой брус.

Укладку пакетов закончили на семнадцать часов раньше срока.

В двенадцать часов тридцать минут на мост взошёл поезд. На первой платформе ехал комбат. У моста, у своего детища стояли строители: бойцы, сержанты, офицеры.

Радостные возгласы, улыбки. Все они говорили об одном: испытание выдержано блестяще.

Полковник пожал комбату руку.

V

Однажды на строительстве моста произошёл такой случай. Доски, по которым переходили с одной опоры на другую, упали в реку. Попасть на берег можно было только по единственному опрокинутому набок рельсу. Один молодой офицер из удальства пошёл по рельсу во весь рост. У некоторых это вызвало восхищение: «Какая смелость!» Но, когда об этом узнал Вейцман, он при встрече внушительно заметил лейтенанту, что война — не цирк, где забавляют публику хождением по проволоке, что рисковать собой там, где это не нужно, значит подавать дурной пример подчинённым. Так и было сказано. Не больше. Но офицер запомнил эти слова.

И вот так в каждом деле: идёт ли речь о недостающей на шинели пуговице, невычищенных сапогах, грязном обмундировании, в большом и «малом» — товарищ Вейцман одинаково строг.

Но строгость — одна сторона дела. И она не принесла бы желательного результата, если бы не сочеталась с отеческой заботой о своих подчинённых.

На том же мосту, о котором речь шла выше, в первые дни бойцы получали безвкусную, малопитательную пищу. Когда можно было подвезти продукты, хозяйственники этого не сделали, а потом начались трудности.

Инженер-майор Вейцман обедал в столовой. В это время зашёл его помощник.

— Вы пробовали этот суп?,—строго спросил начальник.

— Да...

— Ну? Как Вам понравилось?

Молчание.

— Так вот, чтобы завтра такого супа не было. На себе продукты доставьте, если во-время не позаботились, а бойца мне накормите так, как положено.

Питание вскоре улучшилось.

Как рассказывают очевидцы, умирая, боец Моргунов успел сказать только несколько слов: «Сообщите матери, товарищи, что я умер, как большевик».

Эти слова часто повторяет бойцам товарищ Вейцман. Он учит подчинённых мужеству и стойкости, он учит подчинённых любить своё дело так, как Моргунов.

Образ советского патриота, стойкого большевика постоянно перед глазами солдат, сержантов и офицеров.

Помнится одно открытое партийное собрание. Оно состоялось по окончании строительства моста. На нём присутствовал почти весь личный состав. С докладом «Будь патриотом своей части» выступил командир батальона. Он ознакомил собравшихся с историей железнодорожных войск, с историей своей части, на простых, убедительных примерах показал, какой вклад в общее дело победы над врагом вносят мостовики. Надо было видеть, как преобразились люди, как убедительно звучали слова выступающих, клявшихся приумножить боевые традиции части! А как потом работали!

VI

...И вот идут они, скромные труженики войны, нелёгкими фронтовыми дорогами. Ночью и днём, в

дождь и в снег. А позади встаёт жизнь, отвоёванная, возрождённая.

— Мы возвращаемся!

На запад ведёт батальон кавалер двух орденов, Герой Социалистического Труда, подполковник Вейцман.

ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
И. П. Гарковенко

ФРОНТОВИК-ПУТЕЕЦ

Бронепоезд «Народный мститель» сошёл с рельсов.

Стремительный бег грозной машины, внезапные налёты которой в щепки разносили вражеские укрепления, сеяли отчаяние и страх в немецких блиндажах, неожиданно оборвался невдалеке от позиций противника. Бойцы-железнодорожники, работавшие на заготовке материала, видели, как за перелеском «Мститель» сделал резкий рывок вперёд и замер.

— Беда стряслась, — с тревогой в голосе проговорил красноармеец Козлов.

Командир отделения, старшина Гарковенко отложил топор в сторону и поднялся, расправляя широкие плечи.

—Это ещё полбеды, хлопцы, если железнодорожники тут, — с мягким украинским выговором произнёс старшина. Затем приказал:

— Двое — бегом за домкратами, остальные — за мной!

Бойцы, побежавшие за домкратами, догнали старшину с отделением уже на полпути к бронепоезду.

Тем временем немецкие артиллеристы нащупали бронепоезд и открыли по полотну яростный орудийный огонь. Над головой непрерывно визжали осколки. Пришлось пробираться ползком. Гарковенко первый коснулся остывшей брони паровоза. Осмотрелся...

— Повреждений нет, — облегчённо сказал он. — Поставим на рельсы.

Старшина расставил своих бойцов, каждому посоветовал, как лучше приступить к работе, и тут же, сбросив ватную стёганку, сам взялся за домкрат.

Ночная темень непрерывно разрывалась вспышками орудийных залпов. Рядом, в сухой осоке, шуршали осколки, на окрашенной под цвет осени броне платформы появлялось всё больше свежих царапин.

Паровоз пришлось поднимать небольшой группе людей. Железнодорожники, увлечённые примером своего командира, работали, не разгибая спины, за двоих-троих каждый. Гарковенко, чтобы спасти «Мстителя», пришлось использовать весь накопленный опыт, все свои навыки. Он вспомнил, как в таких случаях поступал его отец, старый машинист Одесской дороги, как действовал он сам, работая

до призыва в армию сначала слесарем-паровозником, затем помощником машиниста. Дело спорилось в руках мастера.

— Дело подвигается вперёд, нажмём, товарищи! — подбадривал Гарковенко бойцов, не отрываясь от домкрата.

Около двух часов под огнём, переходившим моментами в шквальный, рьяно трудились путейцы. И победа была одержана. Бронепоезд прочно встал на рельсы, приготовился к новому рывку вперёд. Гарковенко выпрямился, вытер большой шершавой ладонью пот со лба. Только тут старшина заметил, что и все его бойцы вымокли до нитки.

— Спасибо, герои, за боевую помощь! — горячо благодарил железнодорожников командир бронепоезда.

Гарковенко три года служил в мостовой роте. За два года фронтовой жизни молодой воин превратился в отличного мостовика-специалиста. Вместе с отделением он построил быстро и прочно десятки мостов — больших и малых. Нередко даже опытные командиры обращались к нему за советом.

Однажды комплексная бригада старшины Гарковенко получила приказ-задание: на головном участке, в зоне огня противника восстановить 700 метров пути. Сроки были по-фронтовому ограничены.

— Дело для вас новое, — сказал Гарковенко командир роты, — справитесь?

— Моё отделение поезда не задержит, — уверенно ответил старшина. — Раз требуется фронту — всё сделаем! Круглые сутки будем работать.

На магистрали началась боевая страда. До начала работ предусмотрительный командир отделения обошёл участок, проверил весь инструмент, позна-

комил бойцов с заданием. И в этом мало знакомом для него деле Гарковенко действовал так, как будто он всю жизнь был знатным костыльщиком или опытным рубщиком рельсов.

Командир встал на самую трудоёмкую работу — рубку. Но когда на участке отставали укладка или расшивка пути, он немедленно появлялся там; советом, примером помогал бойцу нагнать упущенное.

— Действуй вот так! — говорил он молодому путейцу Тамбовцеву, брал в руки лапу и принимался расшивать путь.

В первый же день отделение выполнило все работы, предусмотренные графиком.

— Теперь у нас опыт есть! — вечером в землянке подводил итоги старшина. — Завтра надо закончить весь участок.

Он говорил уверенно, взвешивая каждое слово, и бойцы знали, что оставшиеся работы безусловно будут выполнены завтра.

Приказ-задание по укладке пути отделение выполнило на день раньше срока. Последние костыли забивали уже ночью.

На новый участок восстановления отделение пришло поздно вечером, когда на бархатном небе блестели звёзды. Бойцы совершили большой марш, неся на себе весь инструмент. Многие, устав от трудной дороги, подумывали об отдыхе.

— Привал! — объявил старшина Гарковенко, когда пришли на место.

Бойцы стали готовить ужин. В солдатских котелках уже варились концентраты.

Тем временем командир отделения осматривал участок. Он вернулся часа через полтора, когда бойцы готовились ко сну.

— Не время, товарищи, отдыхать! — сказал Гарковенко. — Через день ожидаются поезда, а работа предстоит большая — мост полностью разрушен. Ночь светлая, будем работать.

Бойцы быстро поднялись на ноги. Старшина повёл своё отделение к разрушенному мосту, как в бой.

За ночь бойцы заготовили материал, уложили две шпальные клетки, приступили к подъёму фермы. До рассвета, не утихая, шла напряжённая работа.

— Хорошо потрудились! — сказал на утро командир. — Теперь до завтрака всем можно отдохнуть. Мост подготовили к сроку, дорога поездам открыта.

Искусный и опытный восстановитель, бывалый воин-коммунист Гарковенко — примерный командир отделения. Его бойцы работают уверенно, точно, без перебоев и рывков. Каждый твёрдо знает свои обязанности, хорошо изучил специальность.

Но Гарковенко не только умело организует труд и быт своих подчинённых, как коммунист, партийный организатор подразделения, он особенное внимание уделяет воспитанию своих бойцов.

Крепкая дисциплина и организованность отличают его отделение среди других. Он добивается от каждого бойца точного и непреклонного выполнения всех уставов и наставлений, зная, что это — основа воинского дела.

А вечерами Гарковенко, как подлинный друг и руководитель своих подчинённых, собирает бойцов для беседы. Он читает им газеты, рассказывает о политических событиях, делится своим жизненным опытом.

Безупре́чно исполняет свой долг воина-большевика старшина Иван Петрович Гарковенко. И вполне заслуженно украсили его грудь орден Ленина и Золотая Звезда Героя Социалистического Труда.

ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

Н. Ф. Грицаенко

СПЕЦИАЛИСТ ТЕХНИЧЕСКОЙ РАЗВЕДКИ

Старший сержант Грицаенко — земляк и друг отдавшего жизнь за Родину Героя Советского Союза Виктора Мирошниченко. Оба они украинцы, оба служили в железнодорожных частях на Дальнем Востоке, встречались там не раз на футбольных играх, оспаривая с молодым задором первенство, оба весной сорок первого года были переброшены к западным рубежам страны.

Весть о героической гибели Виктора Мирошниченко вызвала у сержанта Грицаенко непреклонное стремление быть похожим на друга, свято хранить память о нём и мстить за него.

И Грицаенко честно идёт по пути, завещанному земляком. Второй год он в команде технической разведки. Не раз приходилось ему смотреть в глаза смерти, выполняя боевые задания.

В районе станции Г., в восьмистах метрах от головного участка, был передний край немецкой обороны. Противник обстреливал головной участок из минометов и артиллерии, чтобы преградить путь нашему бронепоезду.

В этой обстановке нужно было непрерывно разведывать пути прохода бронепоезда в боевые рейды. Под градом пуль и осколков сержант Грицаенко, искусно маскируясь, пробирался от одного рубежа к другому, обследовал состояние участка и всегда к сроку доносил обо всём командованию. Бронепоезд прорывался к переднему краю и наносил сокрушительные удары по врагу.

Во время одного из таких рейдов осколком вражеского снаряда пробило шейку рельса, отчего головка его деформировалась. Это повреждение могло задержать возвращение бронепоезда на базу.

Грицаенко, заметив пробоину, решил восстановить рельс. Но чем? Инструмента под руками не было, восстановительные команды находились далеко. Сержант-разведчик посылает своего бойца к ближайшей путевой будке за костыльным молотком и лапой, а сам начинает подготовку к восстановлению. Через четверть часа, пока бронепоезд вёл дуэль с врагом, пробоина была заделана деревянной вставкой и укреплена бинтом из жести.

— Не выдержит! — сказал машинист бронепоезда, возвращаясь из рейда.

— Пройдёт, обязательно пройдёт! — отвечал уверенно Грицаенко.

Машинист доверился слову сержанта и благополучно провёл бронепоезд.

Приходилось сержанту решать дела и посложнее.

Когда наши войска подходили к одному железнодорожному узлу, Грицаенко получил задание разведать состояние моста через реку С. На западном берегу в устоях моста немцы построили огневые точки и вели оттуда пулемётный обстрел. В этой обстановке необходимо было, хотя бы примерно, определить степень разрушения.

— Не раз делал я попытки приблизиться к мосту, — рассказывает Грицаенко, — но всё никак не удавалось. Место там было открытое и все пути пристреляны: ближе двухсот метров не подойдёшь... То немцы из пулемётов бьют, то ничего не видно— время осеннее. Вот тут-то я и вспомнил Виктора Мирошниченко, вспомнил, как он геройски пробивался к мосту, и решил во что бы то ни стало достигнуть цели. Дождался ночи и тогда пробрался прямо к устоям моста, выведал, что надо было, а к утру, когда стало светать, зарисовал и точную схему разрушения.

Не сразу стал сержант специалистом технической разведки. Много пришлось потрудиться, прочитать. Хотя железнодорожное дело Грицаенко знал и до войны,—он воспитывался в семье железнодорожника и окончил техникум путевого хозяйства, — но как вести техническую разведку, как производить различные вычисления и замеры в условиях, когда вокруг тебя рвутся снаряды и мины, в путевом техникуме не обучали. Лишь в огне сражений постиг сержант новую для него специальность.

Сотни километров пути исхожены Грицаенко, и не просто исхожены, а тщательно промерены, ис-

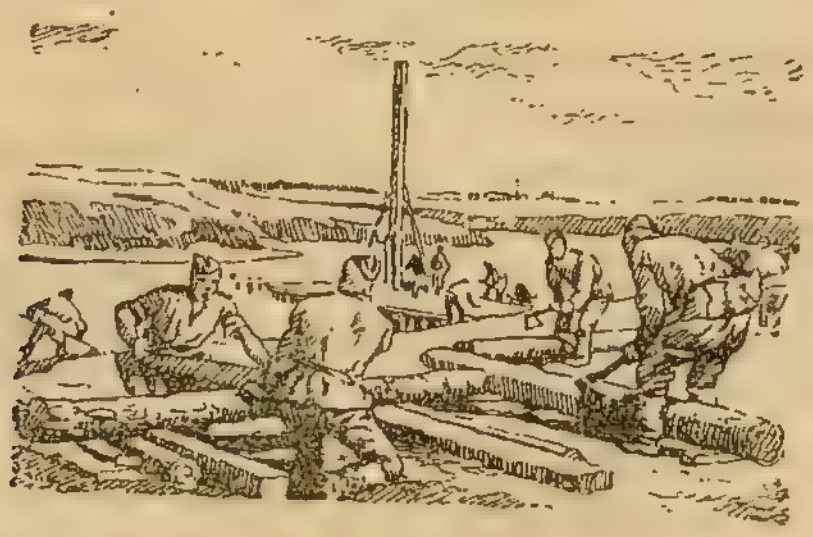
следованы, нанесены на бумагу. И вся эта работа проведена в тяжёлых фронтовых условиях, на земле, только что отбитой у врага.

— Часто нашей разведке, — вспоминает Грицаенко, — приходится, чтобы добраться до объекта, сначала обезвреживать пути от мин. Были случаи, когда мы снимали по восьми вражеских мин с одного участка. И всё это приходится делать под пушечным и миномётным огнём, а иногда дело доходит и до штыковых схваток с немцами.

Тяжёл труд разведчика! Но зато как отрадно итти в ряду первых людей по отвоёванной у врага земле, делать первые черновые записи для восстановительных проектов, делить первые чувства ликования с людьми, освобождёнными от вражеской неволи!

Высоко ценит Родина своих сынов — отважных воинов. Отличила она и сержанта Грицаенко.

— Полученное мною высокое звание Героя Социалистического Труда, — говорит Николай Феофанович, — обязывает меня работать ещё лучше, а бить врага ещё крепче!



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
М. Н. Дегтярёв

ПОДРЫВНИК И ВОССТАНОВИТЕЛЬ

Когда началась война, Михаилу Дегтярёву было 26 лет. Он командовал отделением батальона, стоявшего в Молдавии.

Ветви деревьев в садах никли к земле, отягчённые плодами, на виноградниках наливались прозрачные гроздья, на пёстрых лугах раскачивали головки цветов пчёлы, и Днестр под июльским солнцем слепил глаза синевой.

Было время жатвы, но в полях осыпались колосья и под фруктовыми деревьями стоял хмельной запах опавших плодов. Немцы были уже на

том берегу и готовились переправиться через Днестр. Железнодорожный батальон взорвал мост. Михаил Дегтярёв «червяком» разворачивал путь на Тирасполь.

Гитлеровцы открыли огонь. Осколком мины Дегтярёв был ранен в ногу, но остался в строю. Превозмогая боль, он вместе с пятью бойцами ночью разболтил рельсы и подал сигнал. Опять заскрежетал «червяк», и во тьму полетели искры. На том берегу сверкнули багровые отблески, охнули спящие рощи... Снаряды рвались то справа, то слева, всё ближе к насыпи. Казалось, паровоз с «червяком» вот-вот попадёт в «вилку». А ночь была насыщена запахами отдыхающей от зноя цветущей земли, и звёзды струились в Днестре... К утру железнодорожного пути на Тирасполь не было.

Дегтярёв ходил в атаку под Ивановкой, что за Весёлым Кутом, он взрывал железнодорожные пути в отрезанном Мелитополе, спасал горящие вагоны с боеприпасами в Лутугино, когда вокруг станции разгорался бой и у артиллеристов уже нехватало снарядов.

...Рассветало, и по склонам Горькой Балки тихо шептался орешник. На дне балки, в редко разбросанных белых домиках, в мазанных глиной пристройках, под дворовыми плетнями, всюду крепким сном спали бойцы. Уже позади был страдный путь от Ростова до Тихорецкой и от Тихорецкой до Кропоткина. Батальон отступал к Армавиру, и у Горькой Балки застала его двенадцатая ночь пути.

Взвод Дегтярёва остался прикрывать отход батальона. Откуда-то били невидимые минометы, синий дым висел в кустах орешника, как туман, всё дальше уходили товарищи, эхо повторяло по скло-

нам нарастающий треск автоматов, ломая ветви, скатывались вниз убитые гитлеровцы. Мина разорвалась рядом с Дегтярёвым, раненая правая рука перестала действовать, — он взял винтовку в левую и продолжал стрелять.

Мины врага то и дело рвались на склонах, уже преграждая отход, когда последним покидал Горькую Балку Дегтярёв.

Всеми помыслами ждал он расплаты с врагом, ждал наступления, верил в него, готовился к нему. И время мести пришло.

Чистое поле, неприглядное, неприветливое после осенних дождей. Позади остались даже окопы переднего края. Здесь всё полно значительности, насторожено́ и сумрачно. Немецкие миномёты ведут разме-ренный огонь. Пока не пристрелялись, пока ещё можно, надо продолжать работу. Но бойцы нерешительно поглядывают на Дегтярёва. Тогда он берёт ключ и сам ползёт к стыку, не оглядываясь. Он и так знает, что сейчас происходит с людьми. Теперь всё будет в порядке.

Комок смёрзшейся земли ударяет ему в лицо, позади звонко лопается перебитый осколком рельс. «Сменить»... — замечает себе Дегтярёв и нетерпеливо ждёт следующего разрыва. «Шальная»... — заключает он о налетевшей мине.

Лёжа на животе, не подымая головы, прикрываясь согнутой в локте левой рукой, он продолжает работать правой. В таком положении сболчивать стыки мучительно трудно. Но лишь тогда, когда боль в груди становится невыносимой и мускулы отказываются повиноваться, он позволяет себе передохнуть.

Под серым небом ветер гоняет по «ничьей земле» уродливые шары «перекати-поле». Отчётливо видны немецкие траншеи. Оттуда бьют миномёты. Но Дегтярёв жадно разглядывает ближайшие двести метров пути. Ничего примечательного в них нет — пустые шпальные ящики, редкая россыпь ржавых костылей, запущенные кюветы, а в них перепутанные обрывки проводов, да забытые в пору отступления шпалы... Но сегодня надо проложить рельсы до стоящего невдалеке спиленного столба, и в этих двухстах метрах для Дегтярёва воплощены сейчас честь, долг, смысл жизни.

Сразу три мины разрываются на полотне.

— По кюветам! — командует Дегтярёв.

В стороне, где чернеет далёкий бронепоезд, сверкает длинный огонь, и спустя несколько секунд над головами бойцов с воем проносится снаряд, и земля чёрным фонтаном взлетает в немецких траншеях. Проходит четверть часа, и, подавленные огнём нашего бронепоезда, немецкие миномёты на время смолкают.

— По местам! — восклицает Дегтярёв, и взвод вскакивает, как один человек.

Так работают они за передним краем с рассвета до темна три дня и в назначенный срок выполняют задание.

К ночи в степи подымается ветер. С изготовленными к бою орудиями бронепоезд бесшумно проходит то место, где три дня назад работали Дегтярёв и его бойцы, где позавчера мины ложились впереди них и где накануне осколки проносились над их головами. В темноте ночи у самых немецких позиций вдруг раздаётся оглушительный залп, и грохот его не смолкает. Этот внезапный огонь с корот-

кой дистанции страшен. Рушатся вражеские блиндажи, немцы не успевают притти в себя, подтягивается и вступает в дело полевая артиллерия, а под гром канонады из окопов уже выбирается наша пехота. Так начинается на этом участке прорыв вражеской обороны, так начинается здесь наступление...

Весной бойцы Дегтярёва вместе со всем батальоном восстанавливают мосты. Летом 1943 года они уже на юге отстраивают пути.

Сбросив выгоревшие гимнастёрки и рубахи, бойцы рубят рельсы. Сверкающая синева над степью бездонна, как море, сонное марево дрожит над холмами, и в промежутки между ударами молотов слышно, как в душистой траве безмятежно звенят цикады. Но всё это не мило Дегтярёву. Наблюдая, как ловко бойцы рубят подошву и шейку рельса, переворачивают его и снова сплошь рубят с другой стороны, он думает о том, что за весь вчерашний день его взвод дал только сто рубок, хотя пот катился с людей градом. Если так продолжать, придётся здесь зимовать, а ведь немцев скоро выбьют из Мелитополя... А что можно сделать? Рельсы старинные, сталь вязкая, плохо рубится, а в жару и вовсе не поддаётся рубке. В других взводах делают ещё меньше. Никто не может его упрекнуть...

— Нет, так не пойдёт!.. — шепчет он угрюмо, перекусывая травинку. Проходит час, другой. Вдруг он вскакивает, живой и радостный.

— Не так рубите! — звонко кричит он, сбегая с откоса к бойцам.

— Вкруговую рубим. Так все делают... — обиженно произносит кто-то.

— Точно! И меня так учили. А вот теперь переучиваться будем... — возбуждённо говорит Дегтя-

рёв. — Ну-ка попробуем. Смотрите! Вы будете рубить, — командует он ближайшему бойцу. — Бей по ребру подошвы—раз! Теперь сюда, в угол, между подошвой и шейкой, — два! А теперь перевёртывайте рельс и рубите с этой стороны по ребру подошвы — три! Видели?! А с той стороны накол сам получился. Ясно?

Вечером командир роты капитан Зайцев принимает рапорт. Он раздражён медленным ходом работ, и сейчас ему не хочется даже глядеть на командиров. Очередь за Дегтярёвым. Не отводя глаз от записной книжки, капитан отрывисто спрашивает:

— Тоже восемьдесят?

— Семьсот рубок! — отчеканивает Дегтярёв.

— Что? Километр за день?

— Точно, товарищ капитан...

На другой день капитан отправляется на место работ вместе с Дегтярёвым и убеждается своими глазами — действительно, 700 рубок! Просчёта не было: с каждых трёх ударов рельс разрубается пополам. Тогда капитан приказывает Дегтярёву немедленно выделить несколько бойцов и сейчас же разослать их в распоряжение командиров других взводов — пусть там учатся, как надо работать...

Через несколько недель Дегтярёв со своими людьми уже был на станции Н.

Прошло ровно два года с тех пор, как он взрывал тут железнодорожные пути. Тогда здесь было пустынно, и только галки тревожно кружились над тополями привокзального сквера. Теперь, в эти последние дни сияющей осени, на станции было многолюдно и оживлённо, как в праздник. Тогда он был командиром отделения. Теперь, награждённый

медалью «За боевые заслуги», он командовал взводом, и взвод его восстанавливал станцию.

Под руками были лишь коротенькие куски рельсов, а в горловине станции стоял только что прибывший состав, который ждали представители фронта. Но принимать поезд было некуда. И тогда бойцы Дегтярёва совершили замечательный трудовой подвиг: они проложили путь за три часа. И если в назначенный срок смогли подняться в воздух те самолёты и выйти в бой те танки, которые командование бросило на врага на следующий день, то в этом была огромная заслуга взвода Дегтярёва.

В ноябре 1943 года правительство удостоило Михаила Дегтярёва звания Героя Социалистического Труда.

Он прошёл путь, измеряемый тысячами километров, познал горечь отступления и устоял, познал счастье побед и не успокоился. Он научился воевать и в совершенстве овладел своей специальностью, он умел подчиняться и научился командовать. Он стал военным человеком и среди военных пользуется заслуженной славой настоящего командира.

ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
А. С. Дугин

ВОСПИТАТЕЛЬ ОТВАЖНЫХ БОЙЦОВ-СТРОИТЕЛЕЙ

Часто вспоминают красноармейцы и офицеры Н-ского подразделения бывшего командира и боевого товарища, ныне Героя Социалистического Труда, полковника А. С. Дугина. Искренней любовью и уважением проникнуты эти воспоминания. В казарме, на трассе, в штабе — можно услышать:

— Меня этому ещё Дугин учил!

— Я ученик Дугина!

А иные ещё и расскажут при этом, как командир спас им жизнь.

Требовательный, строгий, смелый и простой, Алексей Семёнович Дугин — талантливый советский офицер, высококультурный специалист-железнодорожник.

Исключительно честное, серьёзное отношение к порученному делу и чувство ответственности перед Родиной — вот, пожалуй, наиболее характерные его черты. Те же качества воспитывает он и в своих подчинённых.

...Это было в первые дни войны. Шёл бой. Немцы вклинились в нашу оборону, отрезав подразделение от остальных частей. Боеприпасы иссякали. Пищи не было. Необстрелянные бойцы приуныли. Дугин прошёл по цепям оборонявшихся:

— Сейчас, как никогда, мы должны вспомнить о своём долге, — говорил он. — Пусть каждый спросит себя: всё ли он сделал для Родины? Наше положение нелёгкое, но мы с честью выйдем из него, если каждый выполнит свой долг.

Он выбрал наиболее смелых бойцов, поручил им разведать близлежащее ржаное поле и, хотя оно простреливалось немцами, решил пробиться этим путём к своим. Он сам, не зная страха, провёл отряд вперёд. Отстреливаясь, маскируясь в высокой ржи, подразделение вышло на соединение со своими.

— С таким командиром не страшно, — вспоминали потом бойцы, — он выведет на верную дорогу.

Дугин всегда находился на самых ответственных участках. Однажды зимой 1941/42 г. команда получила приказ заминировать передний край нашей обороны. В это время Дугин был на другом объекте километрах в 30 от места новой работы. Узнав о предстоящем деле, он немедленно стал собираться в путь. Поезда не ходили, для автомашин не

было бензина, и он решил итти пешком. Надвигался вечер, стоял сильный мороз. Дугин чувствовал себя плохо. Но никакие уговоры подождать хотя бы до утра не имели успеха.

— Я должен быть там. Чем раньше я приду, тем больше останется времени для выполнения задания, — отвечал он.

К полуночи он добрался до переднего края, быстро ознакомился с местностью, и в ту же ночь бойцы приступили к работе.

Строгий к себе, Дугин так же требователен и к своим подчинённым. Все его распоряжения должны быть беспрекословно выполнены — этому он научил командиров и бойцов. Он не терпит недисциплинированности, в чём бы она ни проявлялась. Однажды, в суровые дни блокады, он встретил одного молодого командира своего подразделения в испачканном, разорванном обмундировании. Дугин строго спросил:

— Почему вы в таком виде?

Командир попытался объяснить свой неприглядный вид трудностью сложившейся обстановки.

— Вы — командир, — продолжал Дугин, — боец берёт с вас пример, подражает во всём. Не забывайте об этом. Даю вам полчаса, чтобы привести себя в порядок.

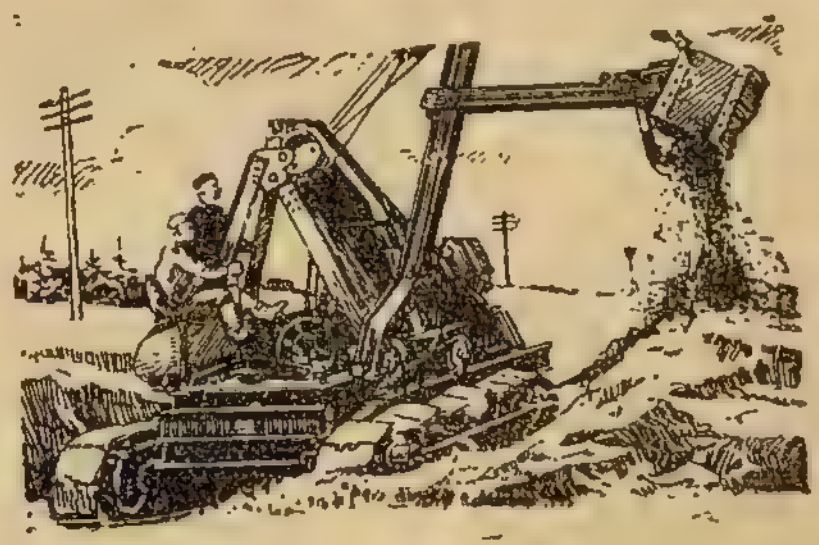
Полковник Дугин обращал всегда серьёзнейшее внимание на строевую подготовку, знание уставов и наставлений, строгую военную дисциплину. Люди его части—не только отличные мастера восстановительно-железнодорожного дела, но и хорошо обученные бойцы. Свою боевую выучку они проявили за годы войны неоднократно. Особенно следует от-

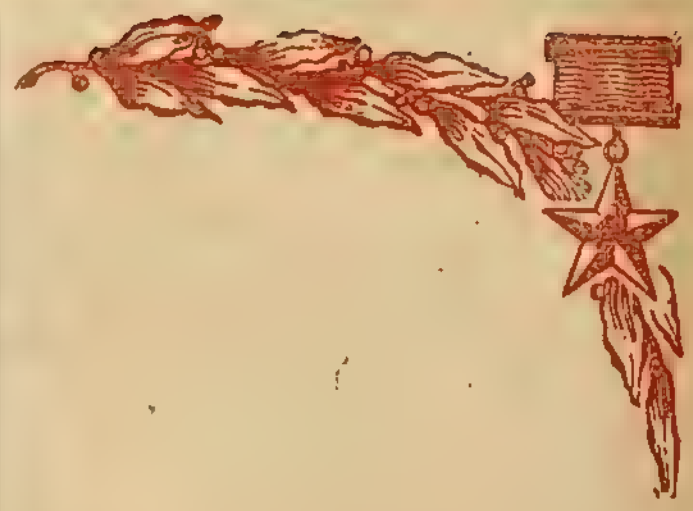
метить снайперов части Дугина, которые уничтожили свыше 8 тысяч гитлеровцев.

Дугин отечески внимателен к своим бойцам и командирам. Он входит во все мелочи жизни подразделения. Его всегда интересует: хорош ли сегодня обед, тепло ли в землянках. Обычно после прибытия подразделения на новое место Дугин обстоятельно знакомится с тем, как расположились бойцы и офицеры. И если заметит недочёты, требует их немедленного устранения.

Выдержанный и спокойный, он редко повышает голос. Но как искренно огорчаются его недовольством бойцы, как все стремятся быстрее исправить замеченные им недостатки!

Весть о присвоении Алексею Семёновичу Дугину звания Героя Социалистического Труда с энтузиазмом встречена его боевыми друзьям. Все радуются тому, что правительство высоко оценило заслуги полковника Дугина, и гордятся, что работали с ним вместе и учились у него.





ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

Ш. Н. Жижилашвили

ПО СЛЕДАМ ПЕРЕДОВЫХ ЧАСТЕЙ

В конце сентября 1943 года восстановительный батальон подполковника Жижилашвили получил от командира железнодорожной бригады приказ-задание: выйти на участок Н. и восстановить там восемнадцать километров пути и семь искусственных сооружений.

— Срок десять дней, — сказал командир бригады.

Вытянувшись в походную колонну, путейцы, мостовики и техники шагали по обезображенной, изрытой воронками земле, на которой ещё вчера гремели бои. Батальон следовал за передовыми частями, чтобы немедленно привести в порядок пути и, про-

пустив первый поезд, снова двинуться вперёд на запад.

Наши войска наступали уже больше двух месяцев, и всё это время в их рядах шёл батальон подполковника Жижилашвили. Далёкими казались теперь времена позиционного затишья, когда батальон стоял под Мценском, а железнодорожный путь на Орёл, Брянск, Унечу и Гомель ещё был целиком во власти немцев. Сейчас по этой важнейшей железнодорожной магистрали двигался вслед за передовыми частями и восстановительный батальон. Позади были тысячи обезвреженных мин и фугасов, горы укатанной земли, десятки построенных мостов и много сотен километров уложенных вновь путей, по которым, догоняя передовые части, мчались составы с пополнением, танками, боеприпасами, горючим и продовольствием.

Батальон ещё находился в пути, а подполковник Жижилашвили уже объезжал со своим помощником по технической части инженер-майором Мирзахановым новый участок. Они не столько ездили, сколько обходили, так как застали здесь ту же страшную картину, которую в последнее время приходилось наблюдать всюду, где побывали немцы. Покидая места, где они сперва надеялись вечно господствовать, потом зимовать, а затем хотя бы продержаться месяц-два, фашисты с дьявольским ожесточением подрывали каждое звено рельсов на стыках и посредине. Прямо на путях валялись поспешно брошенные куски взрывчатки. Мосты были опрокинуты: в одну груду смешались железо ферм и камень устоев.

— Поработали, мерзавцы, основательно! — сказал Мирзаханов.

Мирзаханов, как и командир батальона и бойцы-железнодорожники, видел такую картину не впервые. Он знал, что пройдёт несколько дней и весь этот начинённый динамитом хаос опять станет железной дорогой, а через зияющие провалы снова протянутся мосты; однако всякий раз его потрясало это жуткое зрелище. Особенно больно было ему, старому московскому мостовику, строителю замечательного Химкинского моста, видеть разрушенные быки и уткнувшиеся в овраги и речки исковерканные фермы.

— Десять дней? — вопросительно сказал Жижилашвили.—Командир бригады дал нам десять дней, товарищ инженер-майор, не так ли?

— Так, товарищ подполковник! — сказал Мирзаханов.

— Но я думаю, что выражу общее мнение, если скажу, что мы закончим тут всё в пять дней. А? Как ваше мнение?

— Что ж... Поскольку мы знаем наш батальон...

Мирзаханов не договорил. Но всё было понятно. Это прозвучало согласием, стало обязательством.

Когда техническая разведка приступила к делу, вблизи ещё гремела канонада, и воздух дрожал от снарядных и минных разрывов. Над головами гудело и стреляло — в низком осеннем небе разыгрывались воздушные бои. Фронт был рядом, он давал о себе знать каждую минуту пушечным гулом, грохотом взрывов, по ночам местность озарялась холодным светом ракет.

Фронт был рядом и тогда, когда вслед за технической разведкой пришли минёры батальона, а за ними — команда рубщиков. Бойцы работали, не покладая рук, работали и днём и ночью, отказы-

ваясь от отдыха, — потому что знали и чувствовали: впереди, рядом — линия огня, а позади, тоже рядом, требовательно застыли на путях в нетерпеливом ожидании составы, груженные всем необходимым для фронта. Они свободно промчались по тем местам, где только что отгремели бои, где вчера или позавчера наблюдалась такая же чудовищная картина разрушения, но где всё уже было восстановлено и куда пришли уже эксплуатационники.

Теперь эти же поезда надо было срочно пропустить и дальше, и поэтому так вдохновенно, с таким упрямством и искусством рубили, сверлили и пришивали рельсы бойцы. В то время как путейцы из рот капитанов Бугакова и Кривова укладывали рельсы и шпалы, мостовики восстанавливали искусственные сооружения: семь мостов—малых и средних. В движениях каждого бойца, будь то скорый шаг подносчика шпал или быстрый взмах кувалды рубщика, чувствовался дух наступления. Батальон громил немцев не только тогда, когда он уничтожал их физически (а на счету у его снайперов было 1 523 убитых фашиста!), он громил немцев и сейчас, когда взялся восстановить путь в пять дней вместо десяти. Батальон торопился, чтобы в темпах своей работы не отставать от темпов наступления передовых частей. Настали великие дни массового изгнания немецких захватчиков с нашей земли, и как бы ни был хорош вчерашний труд воина, сегодня надо было работать ещё лучше. И поэтому бойцы батальона, производительность труда которых была вдвое-втрое выше нормы, теперь в дни исторического наступления работали по 30 часов под ряд. Ни один из них не ушёл и после того, как командир предложил всем усталым отдых. И каж-

дый из них, не знавший раньше такого напряжения сил и такой непомерной усталости, теперь не признавал себя усталым. Дух наступления, дух победы придавал каждому новые силы.

— Ого! дело идёт у вас к концу! — с удовлетворением сказал командиру батальона командир бригады, приехавший через пять дней на участок.

Жижилашвили понял, что сейчас получит дополнительный приказ. Он хотел этого и ждал, так как чувствовал себя командиром наступающего подразделения, который не допустил задержки в момент, когда вся обстановка и дух его бойцов подсказывают, что есть возможность преследовать врага дальше.

И опять дни и ночи труда, наполненные грохотом битвы, озарённые огнями разрывов, прожекторов, трассирующих пуль и ракет. Ещё один участок пути поднимается из праха, ещё один мост встаёт над обрывом,— и батальон опять пропускает поезд, как пропускал его три дня назад на первом участке.

В одиннадцать часов вечера позвонил командир бригады.

— Мне известно, что вы и вторую работу кончили, — сказал он и затем добавил, — хотя десять дней ещё не истекло.

— Новый приказ, товарищ полковник? — спросил Жижилашвили, чувствуя, что командир бригады позвонил не только для того, чтобы выразить своё удовлетворение.

— Надо восстановить ещё один мост, — ответил командир бригады.

— К какому числу?

— Мост должен быть готов завтра!

Командир бригады понял, что означает последо-

вавшее за этим краткое молчание Жижилашвили, и добавил:

— На ваш батальон я надеюсь.

Мост был немалый. Часы показывали двенадцать, когда командир батальона отправился вместе с командиром мостового взвода осматривать мост.

В тот же час он собрал бойцов и объяснил им задачу. Жижилашвили заметил, что и они на одно мгновение задумались точно так же, как задумался у телефона он. Но подполковнику не пришлось сказать, что он надеется на своих подчинённых; этого не понадобилось. Слово «завтра» стало для них и согласием и обязательством.

Жижилашвили увидел, что его бойцы поверили, как и он, что смогут выполнить чрезвычайный приказ, и что мост будет готов именно завтра.

Это была вера, основанная на знании своих сил, своего командира. В молодом подполковнике Шалве Николаевиче Жижилашвили бойцы всегда видели не просто начальника, но и старшего товарища, во всём подающего личный пример. Никогда не считавшиеся с опасностью, бойцы любили своего командира за то, что он настоящий воин-патриот, разумно храбрый, мужественный и непоколебимый. Они чувствовали, что освоили военное дело и труд,

Бойцы любят своего командира за то, что он знает и понимает все виды работ, знаком с особенностями каждого бойца и умеет использовать их на пользу делу. И никто в батальоне не сомневался в отеческой заботе командира. Как бы велик ни был участок, как бы ни сложилась обстановка, бойцы во-время получают и обед и ужин; как бы мал ни был срок, они всегда узнают от командира суть и

характер работы и, выполняя какую-нибудь её часть, имеют ясное представление обо всём задании.

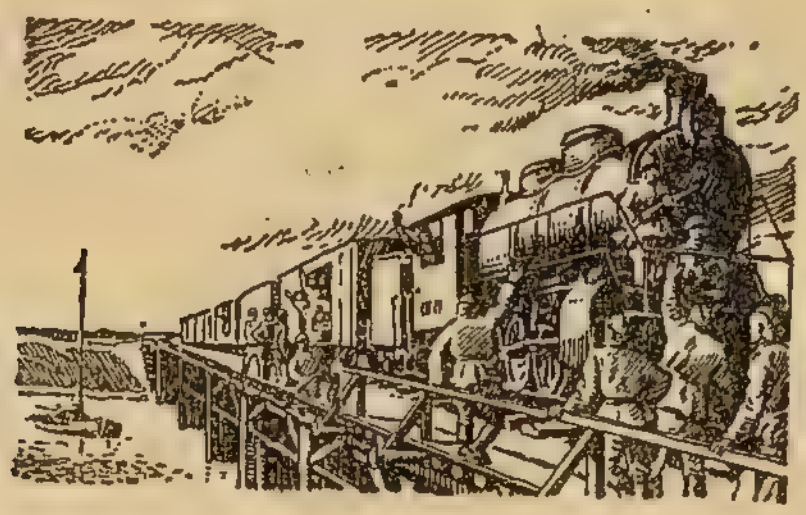
Канонада становилась глуше — это означало, что наши войска, преследуя немцев, продвинулись вперёд, и было понятно, почему мост должен быть готов завтра. «Не отставать, не отставать от наступающих частей!» — как бы подсказывали замиравшие звуки канонады. И на глазах всех росла клетка за клеткой, а из пропасти суходола уже тянулась вверх к насыпи новая опора.

— Завтра! Завтра! — повторяли здесь все и мысленно и вслух.

Когда же это «завтра» наступило и по мосту прошёл поезд, — любо было и командиру и его бойцам сознавать, что за десять дней они выполнили не только первый приказ-задание, но и второй и третий.

Батальон подполковника Жижилашвили, ныне Героя Социалистического Труда, шёл на запад, оставляя позади себя восстановленные участки, всё время поспевая за передовыми частями. Вслед за батальоном, по восстановленным им путям и мостам мчались эшелоны.

Эшелоны наступления, эшелоны победы.



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
В. Ф. Жуков

ФРОНТОВОЙ КУЗНЕЦ

Василий Жуков ушёл на войну добровольцем. «Иду защищать родину», — просто сказал он товарищам, отправляясь в военный комиссариат своего района.

— Направляйте куда угодно, только бы на фронт, — просил он военного комиссара.

Жукова зачислили сначала в артиллерию, а потом он попал в железнодорожный батальон. Командованию стало известно, что этот скромный парень, рабочий машинно-тракторной станции, прослыл «профессором кузнечного дела» на всю Там-

бовскую область. Он умел действовать не только молотом и клещами, но и хорошо изучил штамповку, знал все тонкости своего ремесла, был находчив, изобретателен. Свою замечательную выучку молодой кузнец получил на заводах Сталинграда и Москвы. А железнодорожные войска нуждались тогда в опытных, умелых мастерах.

Немецкие полчища, пользуясь временным перевесом в силах и превосходством в боевых машинах, яростно наступали. Надо было сдержать вражеский напор, преградить титлеровским ордам дорогу в глубь страны, замедлить их движение. Трудные задачи возлагались тогда на железнодорожные войска. Они разрушали станции, депо, взрывали мосты, уничтожали пути...

Сутками не отходя от наковальни, Жуков работал в своей полевой кузнице. Приходилось выполнять самые необычные для него заказы. Искусные мощные руки молодого богатыря, привыкшие исправлять разладившиеся сеялки, молотилки, комбайны, вынуждены были изготовлять орудия разрушения и даже их совершенствовать: сцепление «червяка» с паровозом оказалось, например, в работе неудачным; воин-кузнец несколько раз его переделывал и добился того, что «червяк» стал сдирать и гнуть рельсы лучше и быстрее.

Больно было в те дни слушать сводки об отступлении наших войск, о продвижении врага в глубь родной страны, захвате наших городов...

Но Жуков горячо верил в силу советского народа, в мудрость его великого вождя.

— Будет и на нашей улице праздник! — не раз повторял он вещие слова Сталина, и походная на-

ковальня неумолчно звенела под меткими ударами молотка.

Так и случилось. Всенародный праздник настал. У несокрушимых стен Сталинграда разбился вал немецкого наступления.

Под мощным натиском советских войск враг стал откатываться на запад. Освобождались область за областью.

Восстанавливать железные дороги, чтобы быстрее и больше пропускать поездов к фронту,—стало теперь боевым заданием железнодорожных войск. Батальон продвигался всё дальше на запад, оставляя за собой заново проложенные пути, отстроенные станции и перегоны, прочные мосты.

Жуков забыл о «червяках». Осунувшийся, но бодрый, он неутомимо ковал костыли, накладки, болты.

Строить как можно скорее, как можно лучше, помогать Красной армии истреблять и гнать немецкую погань с русской земли, — эта мысль воодушевляла всех. Подчас приходилось туго, но Жуков, как и его смелые товарищи, меньше всего думал в такие минуты о себе.

Однажды части, где служил Жуков, было поручено восстановить повреждённый фашистской авиацией мост через реку Л. Жуков знал, что от быстроты выполнения этого задания зависел успех наступления на фронте.

Четверо суток без отдыха самоотверженно трудились старший кузнец и четверо бойцов его команды. По мосту били немецкие пушки, вздымая фонтаны воды, осыпая бойцов осколками снарядов. Но это ни на минуту не задерживало работу храбрецов-клепальщиков. На пятые сутки в сторону

фронта двинулись через восстановленный мост эшелоны. А батальон получил новый приказ: восстановить мост через реку П., его сильно повредили налетевшие «Юнкерсы».

Вместе со своими испытанными соратниками Жуков принялся за работу. Словно вороны, кружили над мостом вражьи бомбардировщики. Свистели и промыхали вокруг бомбы. От их разрывов вздрагивали и гудели стальные фермы.

Бойца Павельева ранило в голову. Разорвав индивидуальный пакет, он перевязал рану и, превозмогая острую боль, собрав все силы, продолжал работать. В установленный срок Жуков отрапортовал о выполнении задания.

Но не всегда выручали только мужество и самоотверженный труд мастера. Приходилось изобретать, творить...

Летом 1943 года взвод мастерских батальона получил срочный заказ на 30 тысяч болтов и костылей. Жуков задумался. Если рассчитывать только на молот и наковальню, то в установленный срок самому искусному кузнецу не справиться с таким заданием. Надо штамповать. Нужен станок, штампы. Как, из чего и чем сделать и то и другое в походной кузнице? Было от чего приуныть.

Крепко задумался Жуков. Он припомнил свою работу на Сталинградском заводе «Баррикады», в московских железнодорожных мастерских... Всякобывало там. Весь свой немалый опыт, всю изобретательность призвал на помощь Василий Жуков. Он отлично знал, что дело серьёзно, что болты и костыли нужны для постройки ветки к фронту, по которой на передовую должны продвигаться снаряды. Всю ночь не смыкал глаз старший кузнец.

А утром отправился к командиру батальона и доложил свой проект. Замысел был прост, смел и точен.

— Действуйте, товарищ сержант! Задумано отлично. Но... не сорвитесь! — сказал командир батальона.

— Есть, — коротко ответил Жуков.

Целую неделю в кузнице бушевало пламя и не смолкал лязг железа. Но ни одного болта изготовлено не было.

В батальоне встревожились. Боевому заданию угрожал срыв.

Покрытого копотью, взмокшего от пота Жукова не раз отрывали от наковальни:

— Ну, как — скоро?

— Скоро, — хрипло отвечал кузнец.—Ещё не всё готово.

— Вы сознаёте свою ответственность, товарищ сержант?

Жуков только угрюмо вытягивался.

Три дня по расположению батальона били немецкие дальнобойные пушки, сначала шрапнелью, потом фугасными снарядами. Всё тряслось, на реке вздымались водяные столбы. Люди сидели в укрытиях. Только в кузнице не прекращалась работа.

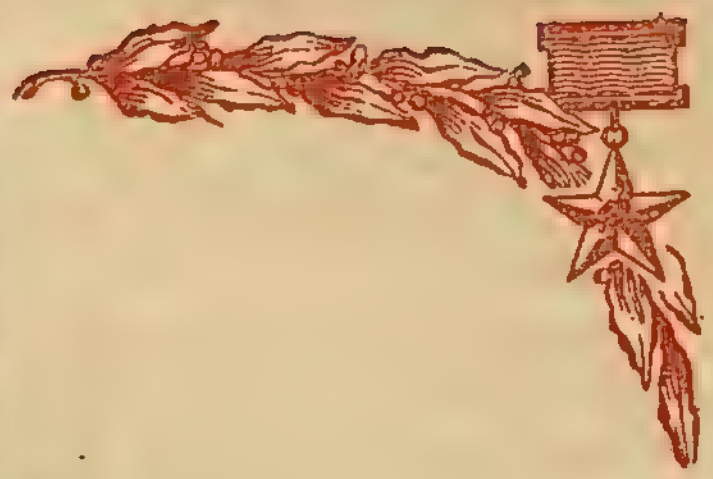
На четвёртый день Жуков выдал первые полторы тысячи болтов. Это составляло две тысячи процентов дневной нормы!

Затем болты посыпались, как из рога изобилия. Жуков сконструировал станок, на котором можно было штамповать не только болты, но и костыли и накладки — требовалось только менять штампы. Станок был изготовлен из четырёх кусков рельсов на обычной полевой наковальне. Молот и клещи

стали точными инструментами в руках мастера-патриота. Теперь выполнение задания тормозили лишь слесари, нарезавшие болты вручную и не поспевавшие за штамповкой. Тогда Жуков вновь обратился к своему опыту и смётке. Он сделал из рельсовых головок новый штамп, который позволял нарезать болты в горячем виде. Это также намного ускорило темп работы. Заказ, выполнение которого казалось невозможным, был закончен досрочно, а замечательные своей простотой и точностью жуковский станок и штампы обогатили техническую базу железнодорожных войск...

Василий Жуков и не думал, что он совершает подвиг. Честно, самоотверженно и умело служа Родине, он никогда не задавался вопросом — герой ли он.

Но Родина сама назвала его этим благороднейшим и почётнейшим именем. Золотая звезда и орден Ленина засияли на богатырской груди сержанта Василия Фёдоровича Жукова—отныне Героя Социалистического Труда, достойного сына могучего русского народа, бесстрашного воина его непобедимой армии.



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

П. А. Кабанов

ВЫДАЮЩИЙСЯ РУКОВОДИТЕЛЬ СКОРОСТНОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ

Генерал шёл к берегу реки. Он шагал осторожно, приглядываясь, не торчат ли где-нибудь из песка предательские усики мины. Река играла и плескалась, лодки сновали по ней взад и вперёд, — рыбаки перевозили наших бойцов и офицеров. Два часа назад на том берегу были немцы, и вражеские снайперы караулили каждого, кто приближался к этому месту. Теперь гром битвы уже несколько отдалился.

Генерал смотрел и думал. Он не видел до сих пор этого берега, но знал его во всех деталях. В лун-

ные ночи и туманные рассветы пробирались сюда ползком разведчики. Давно уже был составлен проект, а в лесу, у линии фронта, кипела незримая для врага работа — подготовлялись конструкции для моста. И вот настал долгожданный час восстановления.

Генерал спустился к воде и вошёл внутрь взорванной фермы.

Сквозь переплетения покорёженных взрывом балок виднелся освобождённый город. Отрадно было думать, что мост, который построят воины-восстановители, послужит радостному делу возрождения.

— Прикажите вырыть на берегу землянку для меня, — сказал генерал сопровождавшим его офицерам. — Мы начинаем восстановительные работы сегодня.

...Минуло немного дней. Над рекой, над берегом, оживлённым и многолюдным, гремела музыка. Член Военного совета говорил с трибуны:

— Наступающая армия благодарит вас за помощь в разгроме врага. Вы потрудились богатырски. Ведь в мирных условиях для таких работ потребовались бы месяцы...

Паровоз тихо приблизился к арке, порвал белую ленточку и прошёл мост. Член Военного совета закончил:

— Мы не сомневались в успехе, потому что восстановители Героя Социалистического Труда Павла Алексеевича Кабанова никогда не подводили фронт!

Канун Октября молодой токарь Павел Кабанов встречал солдатом бронеавтомобильного дивизиона. Бурлил революционный Питер. Однажды в Михай-

ловский манеж, где стоял дивизион, приехал Ленин. Взошёл на грузовик, сбросил лёгкое пальто, начал речь. Сгрудившись, жадно ловя каждое слово, слушали его солдаты. Затаив дыхание, слушал Ленина и Павел. Уверенным, твёрдым жестом Ленин указывал вперёд. Павел почувствовал всем сердцем: надо итти этой дорогой, за Лениным.

Когда была создана Красная армия, Павел был уже рядовым 1-й отдельной железнодорожной роты. Жизнь его слилась с уходящими вдаль чёткими линиями рельсов, со звонкой перекличкой гудков, со всем кипучим, многообразным бытом железной дороги.

Революция подняла боевого, способного, беззаветно преданного ей солдата. Вскоре он стал комиссаром железнодорожного батальона. Потом ему поручили командование подразделением.

В 1930 году сбылась заветная мечта: товарищи провожали Павла Алексеевича Кабанова в Военно-транспортную академию. На Дальний Восток он приехал уже командиром бригады железнодорожных войск.

...Глухо шумела тайга. В густой чаще, куда не проникает солнечный луч, пробирались люди. Звенели топоры, с жалобным скрипом падали вековые лихты. Бойцы прокладывали новую линию железной дороги.

Это была героическая стройка. Чудовищные препятствия воздвигала перед военными железнодорожниками природа. Но люди самоотверженно преодолевали трудности и боролись за каждую минуту: для прокладки линии был дан неслыханно короткий срок.

На этом строительстве новый командир Павел Алексеевич Кабанов узнавал свою бригаду, а бойцы приглядывались к своему командиру, учились у него настойчивости, упорству в доведении дела до конца.

Однажды, проверив работу на одном участке и найдя серьёзные дефекты, командир бригады приказал разобрать путь на протяжении четырёхсот метров и уложить его заново. Командиры и бойцы ахнули: эти сотни метров с огромным трудом были отвоёваны строителями у природы. Но Кабанов, спокойный и сдержанный, был неумолим в своей требовательности. И путь переделали.

В тайге проявились все качества прославленного ныне генерала: уменье сплотить и организовать людей, воспитывать их в духе строжайшей дисциплины, высокой требовательности к себе, беззаветной любви к делу.

Но сила Кабанова также в том, что он умеет отлично организовать строительство. До мелочей продумывает он каждое задание, которое даёт подчинённым. «А как бы в этом случае поступил я на месте командира батальона?» — часто спрашивает он себя. И его приказы неизменно отличались чёткостью. Линия была построена в короткий срок, быстрее, чем все другие, и принята с отличной оценкой.

Закалившейся и спаянной привёл Кабанов свою бригаду к западным границам страны, чтобы на Украине продолжать свою строительную деятельность.

В Перемышле застала их война. Это было тяжёлое время. Войска отходили; подразделениям Ка-

банова приходилось эвакуировать грузы и подвижной состав, разрушать железную дорогу.

На одной станции создалась пробка. Обстановка была сложная: с флангов прорывались немецкие танки, вблизи появились вражеские десанты. Кабанов на грузовике поехал вдоль линии. Он насчитал пятьдесят поездов: составы выстроились в хвост друг другу. На головной станции ему сказали, что немцы прорвались на узел и отправлять поезда вперёд нельзя. Кабанов направил в тыл весь персонал станции, отослал почти всех своих людей. С собой он оставил капитана Богатова, которого особенно любил за отвагу и рассудительность. Вдвоём они отправили по боковому ответвлению все 50 поездов и таким путём спасли их от врага.

В другой раз войска Кабанова прикрывали узел и участок железной дороги, которые были объектами особенно ожесточённых атак вражеской авиации. Едва сгущались сумерки, начиналась бомбардировка. И каждый вечер повторялось одно и то же: только начинали свистать бомбы, Кабанов садился в свою голубую «эмку» и ехал на узел. Оттуда он звонил:

— Выстройте людей и сейчас же направляйтесь сюда!

Легко сказать! Кругом ад, рвутся бомбы, дождём сыплются осколки зенитных снарядов...

Но когда бойцы приходили на узел, они видели командира бригады, в самом пекле лично руководящего всеми работами вплоть до расцепки состава, где загорелась цистерна с горючим и ежесекундно может последовать взрыв. И бойцы воодушевлённые его примером, действовал храбро и чётко. Они

отстаивали узел, не давали сорвать движение поездов.

Традиции бригады требовали героизма от каждого. В Фастове никогда не забудут комиссара Голофеева: он восстанавливал станцию во время бомбёжек, потом отстаивал её с оружием в руках. Когда немцы со всех сторон окружили горстку храбрецов, те забаррикадировались в вокзале и с боем отстаивали каждый этаж, комнату.

Голофеев и его бойцы не сдались врагу, все они пали смертью храбрых в пылающем здании вокзала. Героически погиб во время заградительных работ и капитан Богатов.

Свой героизм, самоотверженность и не признающий препятствий напор войска Кабанова перенесли и в восстановительную деятельность. Павел Алексеевич Кабанов выработал свой особый стиль работы. Во время наступления Красной армии его части отстроили несколько больших разрушенных врагом железнодорожных линий — и всё досрочно.

Надо было восстановить большой мост через реку. От выполнения этого задания в значительной мере зависело развитие наступательных операций. И едва отогнали немцев, немедленно начались работы. Это удалось потому, что разведка своевременно собрала необходимые данные, проект был заранее подготовлен, материалы и элементы конструкций подвезены. Восстановление закончили в короткий срок.

Предварительная и всесторонняя подготовка к восстановлению — одна из черт стиля работы Кабанова. На Украине Павел Алексеевич поставил несколько блестящих рекордов скоростного восстановления. Почему это стало возможным? Потому

что восстановители хорошо восприняли манёвренную тактику войск. Они шли вместе с наступающими частями в обход, обтекая крупные железнодорожные узлы, освобождение которых почему-либо задерживалось. Они умели быстро перегруппировываться, переходить на новые участки.

Кабанов понял дух манёвренной войны. Он сумел подняться до уровня современного военного искусства, постигнуть дух сталинской стратегии.

В практике восстановителей фронта был случай, когда требовалось быстро построить новую железнодорожную линию.

Сначала командование дало 60 дней. Но события заставляли торопиться. Из Москвы к аппарату вызвали Кабанова и сказали:

— Нужно построить линию за 35 дней.

Генерал забеспокоился:

— Очень трудно. Почти невозможно.

— Надо сделать.

Генерал с помощью областного комитета партии привлёк на стройку десятки тысяч человек из местного населения, добыл тысячи подвод. Работу развернули по всему фронту одновременно. Дух победоносного наступления Красной армии окрылял людей. На тридцать второй день Кабанов позвонил в Москву и доложил:

— Сегодня открываем движение.

Во всей повседневной деятельности генерал-майор Кабанов опирается на своих боевых соратников — умелых руководителей восстановления. Таковы: главный инженер Зингоренко и подполковник Брыкин. Но в большинстве случаев генерал сам старается быть на месте работ первым, чтобы сразу же принять решение.

При освобождении одного из городов произошёл случай. Техническая разведка прибыла к мосту и... застала уже там товарища Кабанова. Генерал прибыл на место будущей работы раньше разведчиков.

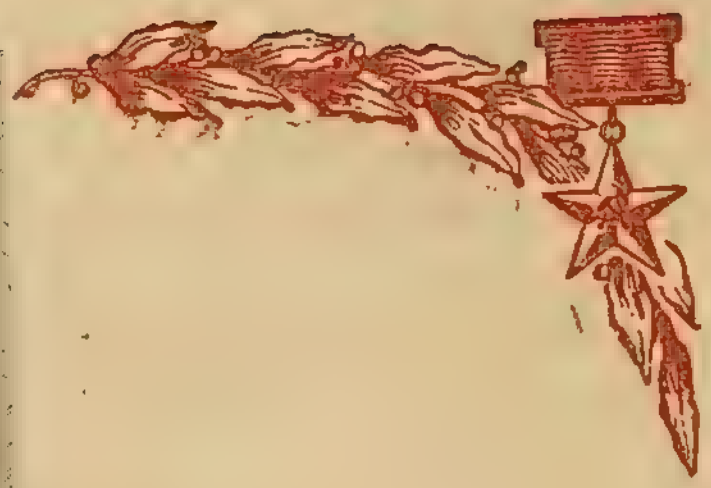
В этот именно день товарищ Кабанов узнал, что ему присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Как-то генерал Кабанов во время своих разъездов заночевал в одной избе с генерал-майором Васильевым. Разговорились: где кто служил, где воевал? Оказалось, что товарищ Васильев в своё время тоже был рядовым автобронедивизиона в Питере.

— А вы помните митинг, на котором выступал Ленин? — спросил Кабанов у Васильева.

—Ну, как же! Я на нём ещё секретарём был. Вот так встреча!.. Служили вместе рядовыми, встретились генералами...

Вспомнил Кабанов Ленина, его огненную речь, уверенный жест, которым он указывал путь вперёд. По этому пути твёрдо идёт генерал Кабанов, ведя своих отважных солдат сквозь бури Великой отечественной войны к победе.



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

А. М. Кирнарский

КОМАНДИР КРАСНОЗНАМЁННОГО БАТАЛЬОНА

Труден был путь, которым пришёл к славе подполковник Кирнарский. Самоотверженным трудом и службой отечеству он заслужил два ордена и высокое звание Героя Социалистического Труда. Офицер, посвятивший жизнь защите отчизны, он горячо любит свою профессию воина-железнодорожника. В таком же духе любви к делу и преданности Родине воспитывает он и своих подчинённых. Любой приказ они осуществляют точно, чётко, отлично. Подполковник ревниво следит за боевой учёбой своих солдат, и в дни жестоких

сражений они показали себя храбрыми воинами. Часть Кирнарского стала передовой в соединении.

Невыразимо тягостны были первые месяцы войны, месяцы вынужденного отступления.

Но горяча была вера командира в нашу победу, и эта вера передавалась людям, окрыляла бойцов. Неутомимо, вдохновенно трудились воины-железнодорожники.

Вскоре враг изведал сокрушительные удары Красной армии. Часть Кирнарского продвинулась на запад, по следам отступавшей вражеской орды. Воины шли районами, которые раньше процветали, а теперь представляли собой пустыню.

— Где побывали немцы, — говорил Кирнарский, — там прошла смерть. Но мы изгоним её из нашей страны, и жизнь снова расцветёт в этих краях. Будем же, товарищи, строить!

И они строили железный путь, следуя за идущей вперёд Красной армией.

Было трудно, очень трудно. Недоставало рельсов, подковок, скреплений. Злобный враг свирепо бомбил и обстреливал восстанавливаемые участки. Но воля патриотов преодолевала все трудности. Днём и ночью бойцы всегда видели около себя командира. Он убеждал, подбадривал, советовал и сам внимательно присматривался ко всему, учился. Вместе — командир и бойцы — придумывали, изобретали, изыскивали всевозможные средства, чтобы облегчить труд, ускорить восстановление. Рядовые бойцы и офицеры словно соперничали друг с другом в находчивости, изобретательности. Подполковник Кирнарский любовно поддерживал всякое полезное начинание, использовал ценный опыт.

Под руководством своего командира батальон прославился героическим участием в возрождении старинного русского города Н. и заслужил высокую награду Родины — орден Красного Знамени.

Части Красной армии только что выбили врага из этого города. Везде ещё бушевали пожары, грохотали взрывы, а подполковник Кирнарский вместе с командиром технической разведки капитаном Шкригуновым уже осматривал узел, проверял, прикидывал, планировал, как быстрее возродить, оживить город. Красноармейцы Пиляев, Еремеев, Лаврёнов, Акунин искали и обезвреживали вражеские мины. Подполковник бывал всюду, видел всё

— Действуйте осторожнее, — негромко говорил он бойцам, останавливаясь у фугаса с семнадцатисуточным замыкателем, — не ошибитесь!

Бойцы, поняв шутку, смеялись:

— Не ошибёмся, товарищ подполковник, мы хитрее немцев.

И они, действительно, оказались хитрее коварного врага, разрядив без ошибок 525 мин и расчистив путь восстановителям.

Строители шли вслед за минёрами. Подполковник подсчитал: работы предстоит много. Он приказал немедленно начать расчистку пути. Только для того чтобы пустить поезда к фронту, надо было построить на станции главный путь, два обгонных и соединительную ветку, восстановить несколько разрушенных перегонов, три стойла депо, угольный склад, часть служебных помещений.

— Армия наступает, поможем ей, — говорил подполковник.

И эти слова стали девизом каждого офицера и красноармейца его подразделений.

Бойцы состязались в быстроте и ловкости. Изуродованные рельсы они рубили и укладывали в путь. Требовалось делать 60 рубок за смену, но коммунист Лукьянов добился 170, а комсомолец Николаев 195. Кирнарский похвалил передовиков, командиры и агитаторы сделали их опыт достоянием остальных рубщиков. И спустя короткое время все подразделения стали в полтора-два раза перевыполнять свои нормы.

Надо было спешить с укладкой пути. Коммунист Сингилов уложил за смену 350 погонных метров рельсов вместо обычных 125. Подполковник отметил его инициативу, сделал всё, чтобы личный состав узнал о достижении Сингилова. И вскоре бойцы Калиниченко и Жунусов обогнали своего товарища на 50 метров, а через несколько дней в части уже не осталось подразделения, которое не выполняло бы нормы.

Энергия командира батальона зажигала и вдохновляла солдат и офицеров. С каждым днём повышались темпы работы, и меньше чем за две недели восстановление было закончено, поезда пошли к фронту.

Среди шести искусственных сооружений, отстроенных батальоном заново, был путепровод. Временное перекрытие сделали из металлических балок, уложив их на шпальные клетки. Подполковник не уходил с путепровода, лично руководя восстановлением. Трое суток без перерыва работали строители.

Движение было открыто точно в назначенный командованием день.

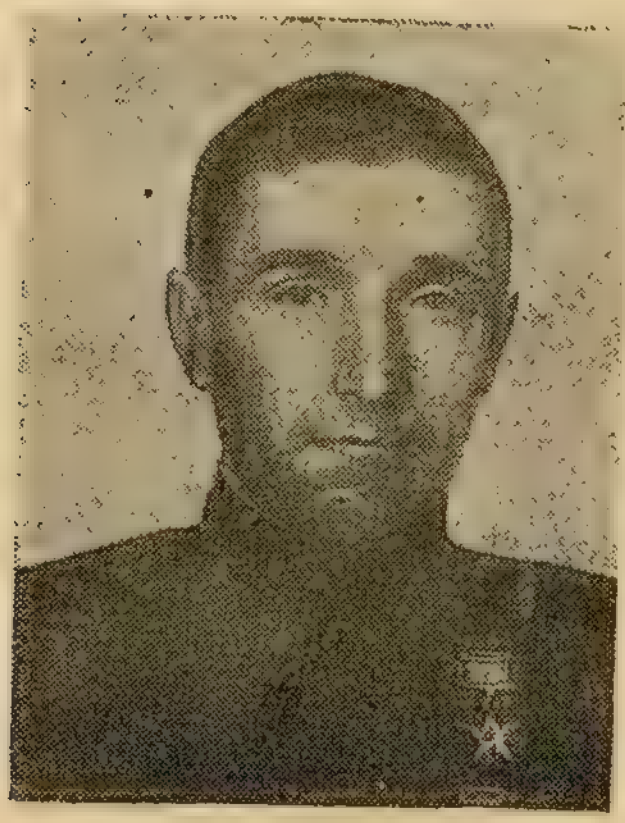
Так было положено начало возрождению города. Батальон приступил к капитальному строительству.

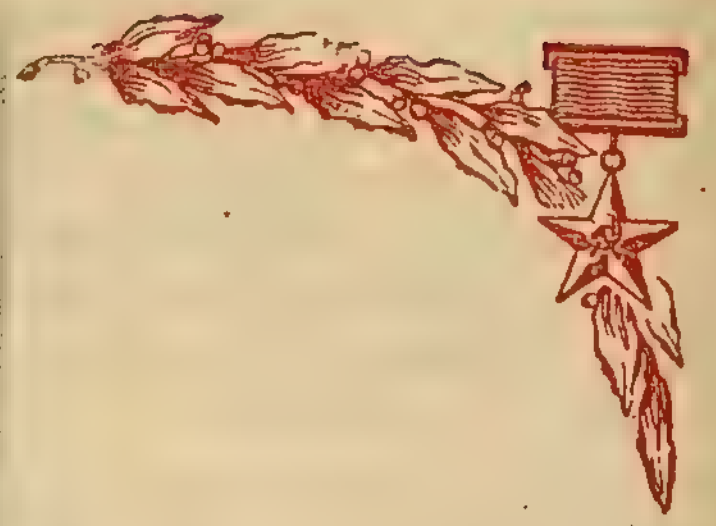
Требовалось много материалов — леса, поковок, гвоздей. Доставали круглый лес и распиливали его на доски на смонтированных своими силами рамах. В своих кузницах стали делать поковки.

— Мы боролись за город, мы его освобождали и мы его возродим, товарищи! — говорил командир бойцам. — Надо строить добротно, прочно и скоро.

Взвод младшего сержанта Фунникова один восстановил трёхэтажное здание. Вместе с инженером Безрух подполковник Кирнарский безотлучно находился на стройке. Присутствие командира, его советы, указания, весёлые шутки, его забота и помощь воодушевляли бойцов. Они трудились, не зная устали, и к XXVI годовщине Октября закончили строительство. Здание было построено на три недели раньше срока, и лишённые крова жители города получили двадцать четыре квартиры.

В этот памятный день строители пережили ещё одну радость. Указом Президиума Верховного Совета СССР их любимому командиру и другу Абраму Менделевичу Кирнарскому было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда.





ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
П. Л. Ковальский

МАСТЕР ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ИСКУССТВА

Война застала Ковальского на Днепропетровском металлургическом заводе машинистом газомотора и членом бюро цехового партколлектива. Он с первых дней войны стал бойцом железнодорожного батальона и до сих пор выполняет одно боевое задание за другим.

Страдный путь батальона — это его путь.

Отступление от Днепропетровска застало Ковальского в Игрени, где он выполнял боевое задание. Сам он отступал ночью с тридцатью товарищами,

но на противоположный берег Днепра выбрался только с одним. Это было первым ударом.

Днепропетровск отдалялся, а там за дымным пологом пожаров остались жена, дети. Утром к Павлу Ковальскому с товарищем примкнуло ещё два бойца. Они вчетвером разыскали батальон.

Части батальона изо дня в день, из ночи в ночь, из недели в неделю под бомбами и снарядами продвигали эшелоны, а когда требовалось, становились на заграждение.

Павел Ковальский вкладывал в это опасное дело всю находчивость. В Кривом Торце, например, пути и мосты пришлось взрывать ночью. Рядом с одним из мостов находился посёлок. Павел Ковальский стучал в двери домов, кричал, предупреждая об опасности. Но не всех удалось разбудить и убедить оставить жилища... И тогда Ковальский ухитрился взорвать мост так, что обломки его полетели не на посёлок, а в противоположную сторону.

Батальон переходил от одного задания к другому, а под Ворошиловградом принимал участие в обороне. Три дня и три ночи люди сражались, не смыкая глаз.

Станция Лозовая была в наших руках, наши силы вклинивались между Барвенково и Святогорском, но в Харькове уже хозяйничал враг, ломясь на юг.

В грозные дни мая 1942 года батальон группами перешёл Северный Донец и в полутора километрах от противника заградил линию Изюм—Святогорск. Поезда из Изюма на Святогорск шли только ночью. Павел Ковальский стоял со взводом на мосту через Красный Лиман. Мост был заминирован.

Немцы рвались к Красному Лиману, стремясь перерезать важную коммуникацию. Крупные силы

врага были направлены к мосту, зажимая его с двух сторон в «клещи». Силы были неравные. Павел Ковальский, выполняя боевой приказ, взорвал мост, повредил линию и тотчас получил другое задание: надо было срочно соединить станцию с линией на Старый Айдор, для чего требовалось проложить отрезок пути в 70 километров.

Проявив нечеловеческое напряжение, бойцы Ковальского сумели, несмотря на тяжёлую обстановку и жару, уложить 67 километров. Но противник, подтянув резервы, двинулся в наступление и только что построенный путь пришлось спешно разрушить. Отступили к Ворошиловграду, а оттуда пешком — на Семимаячную.

Враг наседал. Обороны у Дона и страды на Мелиховской переправе бойцы никогда не забудут. Лил дождь, связь была нарушена. Рвались снаряды, бомбы. Через Дон люди переправлялись на лодках, на брёвнах, вплавь, — кто как мог. Косил огонь, взрывные волны вздыбливали воздух и воду.

С места сбора, из Сальска, батальон устремился на заграждение бывшей под угрозой линии Гулькевичи — Армавир.

Враг был близко. Части батальона в разных местах продвигали эшелоны с боеприпасами, с обмундированием, с людьми, взрывали пути и отступали на Петропавловку, на Белореченскую...

Дальше лежала степь, навстречу надвигались отроги чёрно-зелёных гор...

К горам Туапсе, к Сочи, к Чёрному морю — вот куда закинула батальон война! Работа по эвакуации и заграждению кончилась. Парторг роты Павел Ковальский овладевал специальностями восстановителя. Бойцы следовали его примеру.

К осени батальон с успехом закончил восстановление линии Гудауты — Бзыбь и через Абхазию, Грузию был направлен в Баку, а оттуда в Дагестан.

Это он выпрямлял второй путь от Баладжар на Тбилиси, он строил в Каягенте тупики для боевых грузов, он под пропахшими нефтью бакинскими ветрами заканчивал дорожные работы в Буйнаке.

Здесь — в начале 1943 года — батальону было дано огромной важности задание, и он двинулся в долгий тяжёлый поход по восстановлению железнодорожных путей и мостов на очищенной от немецких банд советской земле.

Павел Ковальский в это время уже в совершенстве владел основными специальностями восстановителя — был костыльщиком, сверловщиком и коповиком.

Батальон наново отстраивал изуродованные пути, мосты и станции.

От Прохладной через Солдатскую, Аппостолово, Григорьевскую, Минеральные Воды, Курсавку, Невинномысскую, Отраду-Кубанскую, Тихорецкую, Каялу — пролёг боевой путь батальона.

В Батайск он пришёл, когда у разгромлённого под Сталинградом врага ещё была сильная авиация. Враг знал, чем грозит ему восстановление пути Батайск—Ростов, и бросал на Батайск по 200—240 самолётов в день. Самолёты гитлеровцев гонялись даже за отдельными бойцами. Воздух стонал от рокота и взрывов, но батальон не прекращал работ. Налётчики метили в скрещения путей, в стрелки, в то, что быстро нельзя было заменить. Иногда им удавалось попадать в цели. Бомбы разворачивали пути, портили стрелочные переводы. Но бойцы ба-

тальона, яростно трудясь, вновь и вновь всё восстанавливали.

Однако длилось так недолго: наши лётчики всё чаще и чаще оттоняли стервятников, сбивали, таранили их машины. Бывали дни, когда враг терял над Батайском по 40 самолётов. А восстановители работали ещё яростнее.

Стало легче... И вдруг перед батальоном встала трудность, отступление перед которой могло запятнать его героический поход. До сих пор у него не было ни одного прорыва, а тут угроза... И когда? В какие дни?

За Батайском резко менялся характер работ: до самого Дона — местами почти сплошь — через поймы, озёра и речки лежали разрушенные мосты, а плотников у батальона было очень мало. Искать, выписывать плотников значило срывать задание. Этого Павел Ковальский, парторг подразделения допустить не мог.

Угроза чести батальона била его по сердцу. И как всегда, он мужественно решил, что прежде всего сам обязан выручить батальон, то-есть должен стать плотником. Он начал учиться плотничьему делу, попутно создал кружки по мостовому делу, а в помощь им — технический уголок с макетами мостов и деталей, с упрощёнными чертежами, расчётами, справками.

Его примеру последовали товарищи. Плотничьи работы перестали быть «узким местом», и угроза прорыва миновала. Отделение во главе с Павлом Ковальским стало на основные мостовые работы, батальон быстро продвинулся к Дону и с честью в срок, установленный Государственным Комитетом

Обороны, закончил восстановление под Ростовом самого большого моста через Дон.

Облисполком и обком ВКП(б) Ростовской области вынесли Павлу Ковальскому благодарность за трудовой героизм, за самоотверженную работу по восстановлению разрушенных противником мостов.

Это было испытанием для всего батальона, и он вышел из него победителем. За Ростовом—под Таганрогом, под Мариуполем, на Малом Токмаке, в Запорожье, под Орехово, на Камышёвке, в Кушугуме — везде, где появлялся батальон, оживали линии, станции, воздвигались опоры, мост за мостом оставлял за собой батальон.

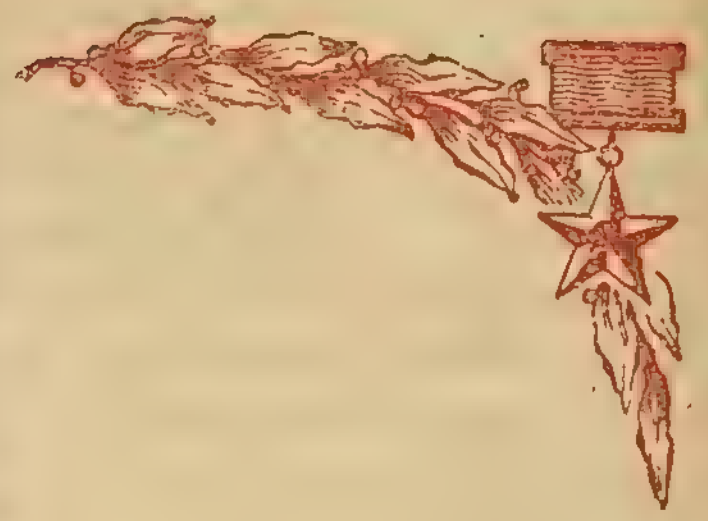
Освобождённые от немецкой неволи люди удивлялись:

— Мы думали, что и через год ничего не отстроим, а вы вот как орудуете!..

Освобождённые люди, встречая воинов-восстановителей, были потрясены радостью.

О людях батальона непрестанно заботились все. Это было лучшей наградой за мужество, за стойкость, за неминуемые трудности, которые удалось преодолеть.

Орден Ленина и Золотая Звезда Героя Социалистического Труда — знаки всепобеждающей мощи советского народа — сверкают теперь на груди Ковальского, призывая к новым подвигам.



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
П. И. Коршунов

КОМАНДИР-СУВОРОВЕЦ

Свой боевой путь в отечественную войну подполковник Коршунов, как и многие другие командиры железнодорожных войск, начал с эвакуации.

Тысячи советских людей — старики, женщины, дети — бросали родные места, устремлялись к станциям, осаждали поезда в надежде быть спасёнными от вражеского плена. Их надо было вывозить.

Заводы и фабрики запружали пакгаузы станками и машинами. Их также надо было отправлять в тыл.

Разбирались целые перегоны пути, грузились рельсы, станционное оборудование, снимались провода линейной связи.

Часто приходилось все эти операции проводить под огнём врага.

Фашистские хищники с воздуха обстреливали мирных жителей, бомбили станции.

Не было времени разобраться в нахлынувшем водовороте событий. Командиру-железнодорожнику приходилось принимать решения на ходу, нужна была инициатива, распорядительность.

В те трудные для родины дни батальон подполковника Коршунова действовал на одном из главных направлений фронта. Днём и ночью, не покладая рук, работали бойцы-железнодорожники, отправляя эшелон за эшелоном в тыл страны. Они формировали поезда, тушили пожары, снимали рельсы, а когда требовала обстановка, становились на погрузку муки, выкачивали горючее из нефтехранилищ, упаковывали ящики с заводским оборудованием.

На одной из станций осложнилась погрузка станков трикотажной фабрики. Нехватало рабочих рук. Директор был в отчаянии. И только благодаря помощи подполковника Коршунова и его бойцов удалось поставить всё оборудование на колёса, и фабрика была благополучно эвакуирована.

На другой станции во время эвакуации госпиталя завязли в грязи два новых санитарных автобуса.

Немцы уже подходили к станции. «Нет, таких красавцев нельзя оставить противнику», — решил Коршунов и отдал команду погрузить автобусы. Бойцы на ходу выполнили приказ своего команди-

ра, вкатили автобусы на платформы и отправили к новому месту назначения госпиталя.

Там, где действовали бойцы подполковника Коршунова, народное добро спасалось целиком: враг не получил ни одного вагона, ни одного паровоза, ни одного звена рельсов.

С января сорок второго года батальон Коршунова полным ходом повёл восстановительные работы. Такие участки пути, как Отрожка — Воронеж, Касторная — Старый Оскол, Касторная—Кшень, Щигры — Курск, такие станции, как Воронеж, Курск, возродил к жизни этот батальон. Перед тем как начать восстановление станции или участка пути, часто приходилось совершать большие, в несколько десятков километров, марши. Снег, буран, бездорожье, а иногда и перебои в снабжении — всё это мужественно переносили бойцы-железнодорожники, следуя за наступающими частями Красной армии. Они зачастую проходили по сорок-пятьдесят километров в день, отягчённые вооружением и необходимым инструментом, и всё-таки сразу же по прибытии на место приступали к восстановительным работам.

Вначале у бойцов не было опыта. Подполковнику часто приходилось самому брать инструмент и показывать, как нужно работать.

И бойцы, следуя примеру командира, вскоре стали не только выполнять, но и намного превышать заданные нормы.

Находясь на станции Щ., батальон получил срочное задание восстановить путепровод высотой в тринадцать метров. Для путейской части это было совершенно новым делом. Помогли инициатива и

находчивость командира батальона. Он умело расставил людей, быстро произвёл расчёты, и задание было выполнено в срок.

После восстановления путепровода батальону был дан для прикрытия участок Щ.—К., служивший единственной магистралью, питавшей фронт в районе Курской дуги. Понятно, враг беспрерывно нападал на этот участок железной дороги, стремясь привести его в негодность, сорвать перевозки войск, боеприпасов, вооружения.

Высокое мужество и отвагу проявили воины батальона, производившие заградительные работы.

Противник не раз пытался вывести из строя станцию Щ. Однажды ему удалось поджечь состав с боеприпасами, но бойцы-железнодорожники бросились в пламя, расцепили состав, раскатили вагоны и спасли ценнейший, необходимый груз. Вместе с бойцами расцеплял и откатывал вагоны и подполковник Коршунов. Ликвидировав пожар, бойцы восстановили станцию, не задержав движения поездов.

Памятен один случай из боевой деятельности батальона Коршунова.

Враг бомбил станцию С. Загорелся вагон со снарядами. Бойцы-железнодорожники бросились тушить пожар. Их остановил командир-пехотинец.

— Куда вы? Остановитесь. Я запрещаю вам итти на верную гибель!

— Железнодорожникам нельзя запрещать выполнять долг, — последовал дружный ответ.

Снаряды уже начали рваться, некоторые из бойцов-железнодорожников получили ранения, но про-

должали самоотверженно укрощать разбушевавшийся огонь.

Увлечённый подвигом воинов-железнодорожников, командир-пехотинец вывел своих бойцов из убежища и вместе с ними пришёл на помощь храбрецам.

— Ну и смелые же вы, ребята! — сказал командир-пехотинец, обращаясь к бойцам-железнодорожникам, когда операция была закончена.

Наиболее полно волевые качества подполковника Коршунова и его бойцов выявились при восстановлении К-ского железнодорожного узла.

В один из июньских дней сорок третьего года противник произвёл 800 самолётовылетов для бомбёжки этого узла. Через каждые 40—50 минут над городом и станцией появлялось 30—40 самолётов. Тысячу пятьсот воронок пришлось засыпать бойцам-восстановителям в районе этого узла. Кругом всё горело, рушилось...

Требовалась высокая организованность, чтобы в короткие промежутки между налётами залечивать нанесённый станции ущерб. Здесь, как нигде, от командира требовалось проявить высокое самообладание и мужество.

И подполковник Коршунов справился с поставленной перед ним задачей. Он появлялся там, где трудности были наибольшими, воодушевлял бойцов своей выдержкой и распорядительностью. Были, конечно, и неизбежные жертвы, но их насчитывалось немного.

Подполковник сумел уберечь свои подразделения от излишних потерь. Противнику так и не удалось парализовать железнодорожный узел. Эше-

лоны шли через станцию. Фронт бесперебойно получал всё необходимое.

Немало ответственных заданий выполнил батальон подполковника Коршунова и после восстановления К-ского узла. Продвигаясь на запад, он восстановил участок пути между станциями Т. и Х., построил восьмидесятишестиметровый мост на одном из важных направлений, изготовил двадцать тысяч путевых болтов, просверлил больше сорока тысяч рельсовых отверстий. И всё это сделано прочно, аккуратно, с любовью.

Павел Иванович Коршунов—ветеран своей части. Он служит в ней со времени её сформирования — с 1932 года.

Подполковник любит свою часть, дорожит её славой. За свою долголетнюю службу в железнодорожных войсках он воспитал сотни замечательных командиров.

В связи с присвоением подполковнику Коршунову звания Героя Социалистического Труда он получил десятки тёплых приветствий и поздравлений от своих бывших воспитанников.

Хорошо знающий своё дело, дисциплинированный командир, требовательный к подчинённым, но всегда заботящийся об их нуждах,— таким знают Коршунова фронтовики.

Зимой 1943 г. подполковник получил задание отсыпать подход к мосту через реку С. Объём земляных работ — пять тысяч кубометров, задание срочное.

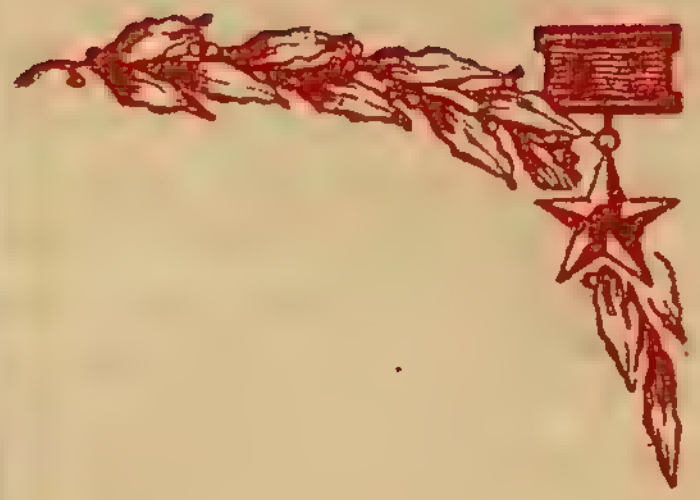
Поздно вечером привёл он к мосту весь батальон. Место открытое, необжитое. Был жгучий мороз.

Начальник штаба батальона спросил старшину, прибывшего с моста:

— Где люди ночевали?
— В землянках, — отвечал старшина.
— А печки были?
— Были... Суворовские.
— Какие это?
— Ночью сели в круг, спина к спине и грелись.
— А где подполковник был?
— С нами вместе грелся.

Рано утром переночевавшие вместе с подполковником бойцы дружно вышли на работу.

Скрипели тачки, отсыпка шла полным ходом.



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

Ф. И. Максвитис

ИСКУССТВО ПОБЕЖДАТЬ ТРУДНОСТИ

Землянка командира батальона, как ласточкино гнездо, приросла к крутому скату одинокой высотки, скупо поросшей жёстким, звенящим на ветру лозняком. Вокруг стлалось снежное море, и когда над оголёнными просторами гуляли ветры, природа ожесточалась, становилась суровой и злой, как война.

Кругом было пустынно. В погожий день рассмотришь впереди лишь несколько расщеплённых, израненных столбов с кое-где уцелевшими на них фарфоровыми изоляторами.

Противник разрушил магистраль, подорвал железнодорожное полотно. Осталась только густо минированная насыпь да порванные, искалеченные толом куски рельсов. Всё было занесено снегом.

В землянке комбата теплился огонёк. Дверь поминутно открывалась, впуская ротных и взводных офицеров. Командир батальона, стройный русоволосый майор Максвитис с осунувшимся от бессонницы широким, обветренным лицом, склонившись к фонарю, читал донесение технической разведки. Когда все офицеры были в сборе, майор развернул потёртую на сгибах карту:

— Батальон должен подготовить штурм важного опорного пункта противника, открыть путь бронепоездам. По данным разведки, магистраль полностью разрушена, взорван большой мост, шпалы увезены. Предстоит большая схватка с разрухой. Работа осложняется ещё тем, что часть находится в зоне вражеского огня.

Майор готовил батальон к наступлению. Он подробно знакомил офицеров с данными разведки, с приказом и тут же, заранее разработав план боя, ударного возрождения магистрали, отдавал приказания, расставляя силы, советовал, что надо сделать в первую очередь.

По решению командира, наступление на трассе должно было начаться широким фронтом. Главные работы—заготовка и подвоз материала, рубка рельсов и расчистка пути — совершаются одновременно. Точный график кладётся в основу каждого боевого дня, и офицеры должны обеспечить его выполнение. Одна рота направляется в тыл врага и развёртывает работы там, чтобы после прорыва вражеской обороны во-время доставить фронту боеприпасы.

На магистрали началась боевая страда. Прокладывать дорогу бронепоездам пришлось в трудных условиях зимы, больших морозов. Нехватало материала, инструмента. С воздуха непрерывно налетали «Мессершмитты», артиллерийский и минометный огонь не прекращался, бойцы-железнодорожники напрягали до последнего предела свои мускулы, волю, умение, трудились по ночам, отважно сражаясь с немцами, разрухой, природой.

Пурга занесла протоптанную бойцами и офицерами дорожку к землянке командира батальона. Майор Максвитис со штабом находился на переднем крае, где растяжчики, одетые в зимние халаты, ползком подтаскивали рельсы вперёд, а отделение мостовика сержанта Гилевского устанавливало опорные столбы через замёрзшую наполовину реку. Командир батальона управлял боем. Когда исход сражения стала решать мостовая рота, командир ушёл к мостовикам и работал вместе с ними, пока успех не был обеспечен.

На пятый день путейцы вплотную приблизились к немецким позициям. Фашисты забрасывали железнодорожников гранатами, обстрел не прекращался. Но батальон упорно продвигался вперёд.

Настал день штурма. На вражеские укрепления одновременно обрушились артиллеристы, танкисты, пехотинцы. По стальным путям, возрождённым героическим трудом железнодорожников, двинулись бронепоезда.

Когда операция была закончена, Максвитис получил благодарственное письмо от героев штурма.

«Боевой привет братьям по оружию — боевым соратникам по штурму вражеского опорного пункта, — писали бойцы и командиры отдельного диви-

зиона бронепоездов, — в трудные минуты ваши железнодорожники были с отважными бронепоездниками и своим превосходным трудом помогли нам разгромить врага».

В осенних боях наступающие части отбили у противника важную магистраль. Фронт ушёл далеко на запад. Батальон Максвитиса получил боевой приказ — в несколько дней восстановить большой участок разрушенной магистрали, чтобы на нём не задержались эшелоны, идущие к фронту.

Восстановители вступили в бой после трудного марша, пройдя в полном вооружении 130 километров. Работу начали ночью, при лунном свете.

Возрождение магистрали на этот раз шло на широком фронте дружным трудом комплексных бригад. Путейцы растянулись по трассе на 23 километра. Успех боя решали отделения. Командир батальона всё время находился на магистрали. Широкими шагами ходил он по трассе, помогал мостовикам, учил костыльщиков, молодых рубщиков. Там же он выслушивал доклады, отдавая приказания.

— Вы работайте, — ответил он командиру роты на вопрос, когда можно явиться с рапортом, — я сам к вам приду, там и доложите.

Дни напряжённого труда на магистрали стали для части днями массового героизма. Команда сержанта Генералова установила на рубке рельсов выдающийся рекорд—313 концов за смену, ефрейтор Шевченко выполнил приказ-задание на 300 процентов, рядовой Волковинский расшил 550 погонных метров пути, кавалер ордена Красной Звезды

сержант Яковлев, проявив солдатскую смётку, без домкратов, силами своего отделения поднял 19-тонную ферму.

Командир батальона заботливо выращивал героев и направлял усилия воинов на быстрое возрождение магистрали. Восстановители выполнили почти невозможную работу, — за 4 дня они закончили 8-дневное задание!

Герой Социалистического Труда подполковник Ф. И. Максвитис—сын старого путейца, в прошлом паровозный машинист. Отечественную войну он начал командиром эксплуатационной роты и пришёл к славе трудной дорогой солдата. За два года фронтовой жизни ротный офицер вырос в волевого, умелого командира передовой части.

Родина высоко оценила заслуги скромного, требовательного к себе командира, наградив Максвитиса двумя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны и удостоив его высшей правительственной награды — звания Героя Социалистического Труда.

За время войны железнодорожники части Максвитиса выполняли на фронте разностороннюю трудную работу, требующую не только боевых качеств, но и подлинного трудового героизма, глубокого знания специального дела. И всегда, везде они брали и берут пример со своего командира, учились и учатся у него искусству побеждать.

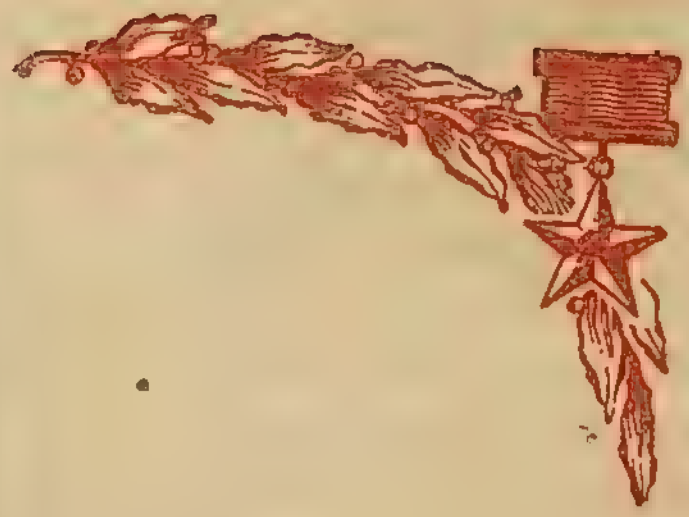
Воспитанник партии Ленина—Сталина, литовец Франц Максвитис спаял многонациональный состав своего батальона узами дружбы и братства. Грузин Цискирашвили и русский Яковлев, украинец

Макаренко и туркмен Колимчетов, белорусс Довбыш и башкир Галиулин — все они кровно связаны священной борьбой за единую Родину-мать, живут общим делом и едиными интересами, по-солдатски преданы своему командиру.

Товарищ Максвитис за время войны вырастил в своей части большой отряд офицеров, подлинных мастеров железнодорожного дела. Боевыми качествами, знаниями и мастерством славятся его воспитанники-офицеры Попчуков, Гуцев, Рыбинский, Вечерский, Зоткин, 180 бойцов и командиров части удостоены правительственных наград.

Но воспитанники героя, его солдаты, знают, что враг ещё не разбит. Утроив силы, они вместе со своим командиром продолжают неутомимо трудиться, выполняя боевые задания командования Красной армии.

Золотая Звезда, украшающая грудь командира-героя, вдохновляет на новые трудовые подвиги бойцов и офицеров батальона.



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
Г. П. Моисеенко

ВЫСОКИЙ КЛАСС БОЕВОЙ РАБОТЫ

Девять дней не имел связи со своей частью взвод лейтенанта Моисеенко. Девять дней командир части не получал о лейтенанте и его бойцах никаких донесений.

Известно было лишь одно: взвод находится во вражеском окружении. А жив ли Моисеенко и выполнил ли он боевое задание, — об этом никто не знал. Разные строились догадки. «Ушёл, видно, в партизаны», говорили одни. «Прорвётся», — возражали другие, а кое-кто и взгрустнул даже, помянув добрым словом молодого лейтенанта.

На десятый день рано утром командир части обходил головной участок пути, где проводилась эвакуация. Канонада стихла; лишь изредка предрассветную тишину нарушали пулемётные очереди.

— Товарищ майор, слышите?.. За фронтом взрывы, — сказал подбежавший к командиру части боец из подрывной команды.

— Слышу. Далеко это, у немцев в тылу... Но звук будто знакомый.

И майор сосредоточенно стал прислушиваться. Взрывы приближались. Майор отмечал их в записной книжке:

— Это мост взлетел... теперь рельсы пошли... а это взорвалась труба, — шептал майор удовлетворённо. — Теперь всё ясно: знакомая «походка» — идёт Моисеенко. Идёт и рвёт по плану. Вот это настоящая работа: и задание выполняет точно и сигналит.

В свою часть Моисеенко явился только вечером, когда бойцы готовились к ужину. Увидев лейтенанта, все бросились к нему. Шутка ли, человек вернулся чуть ли ни с того света, прошёл по земле, истоптанной врагом, был в тылу у гитлеровцев! Каждому хотелось поздравить отважного офицера, услышать его рассказ.

Исхудалый, заросший бородой, лейтенант стоял перед командиром части и докладывал:

— Поезда с ценными для фронта грузами пропустил все; мосты и верхнее строение пути подорвал, как было приказано; три раза вступали в бой с немцами, три раза прорывали их окружение; личный состав взвода сохранил и вывел полностью, пулемёт и винтовки — в порядке!

Так закончил лейтенант Моисеенко первый этап войны — период отхода Красной армии с Запада на Восток. Со своим взводом он прошёл большой и тяжёлый путь — от города Ямполь у Днестра до станции Аксай у Ростова-на-Дону. Многое пришлось уничтожить и разрушить, чтобы не отдать противнику. У станции Вапнярка, преграждая движение врага к Одессе, Моисеенко взрывал ещё не обкатанные пути, которые только что сам строил. Он разрушал мосты в родном Донбассе, где провёл детство и получил первые навыки железнодорожного дела...

Но не только разрушением занимался лейтенант в то время. На него была возложена и другая обязанность—спасать людей, вывозить вагоны с государственным имуществом, отправлять эшелоны на Восток, отправлять во что бы то ни стало, делая это чуть ли не на глазах у врага, под яростным обстрелом и бомбёжкой. От бойцов-железнодорожников требовались тогда большое мужество, умение и самоотверженность.

Станция Р. была разрушена вражеской авиацией. Загорелись вагоны с боеприпасами, осколки сыпались кругом, земля содрогалась от разрывов снарядов. Казалось, и подойти-то к станции нельзя. А Моисеенко получил приказ: рассредоточить составы, потушить пожар. И бойцы его взвода справились с этой трудной задачей.

Воодушевлённые бесстрашием своего командира, они расцепляли эшелоны и угоняли их со станции, не считаясь с опасностью. Семьдесят вагонов с боеприпасами было спасено тогда и отправлено

к фронту. В тот же день взвод Моисеенко с помощью гражданского населения восстановил и станцию.

В районе станции П. противник высадил воздушный десант, пытаясь перехватить пути снабжения наших войск. Десанту удалось разрушить железнодорожное полотно. Движение поездов приостановилось. Ночью Моисеенко поднял взвод и, отбивая атаки фашистского десанта, восстановил путь и пропустил эшелоны к фронту. На другой день гитлеровцы прорвались к самой станции и заняли её, отрезав наш восстановительный поезд. Шесть раз бросался в атаку Моисеенко со своим взводом, выбивая десант со станции. Немцы отчаянно сопротивлялись, но не выдержали натиска бойцов-железнодорожников. Станция была очищена. Восстановительный поезд был выведен в нужном направлении.

Во время эвакуации станции Л. немецкие самолёты набросились на наш санитарный поезд и подожгли его. Забушевало пламя. Из вагонов доносились стоны раненых. Великое чувство ярости к врагу, верность долгу воина вдохновили отважного офицера на подвиг. Лейтенант и его бойцы сумели вынести из объятых огнём вагонов несколько десятков раненых.

С началом наступательных операций Красной армии Моисеенко перешёл на восстановительные работы. Командуя к этому времени уже путейской ротой, он двигался на Запад тем же знакомым путём: через родной Донбасс к берегам Днепра, к столице своей родины — родному Киеву.

От военных железнодорожников требовалось теперь искусство созидания, а не разрушения. Возрождались станции, открывались перегоны, к фрон-

ту шли эшелоны с боеприпасами. С каждым днём умножался опыт бойцов-восстановителей. Веселее стало на душе. Выполнять три-четыре нормы дневного задания стало правилом многих бойцов роты.

Но нелёгок был путь наступления. Фронт требовал быстроты движения: нужно было преодолевать большие расстояния и обеспечивать при этом высокое качество восстановления разрушенных немцами путей. Нередко приходилось вести восстановительные работы под огнём врага.

Наши войска наступали в районе станции Г. Рота Моисеенко получила задание — открыть бронепоезду выход для внезапного удара по врагу. Искусно маскируясь, ползком подтаскивая материалы, бойцы прокладывали путь к передовой линии противника, невзирая на пулемётный и минометный огонь. Некоторые получили ранения, но не покинули работ до полного их окончания.

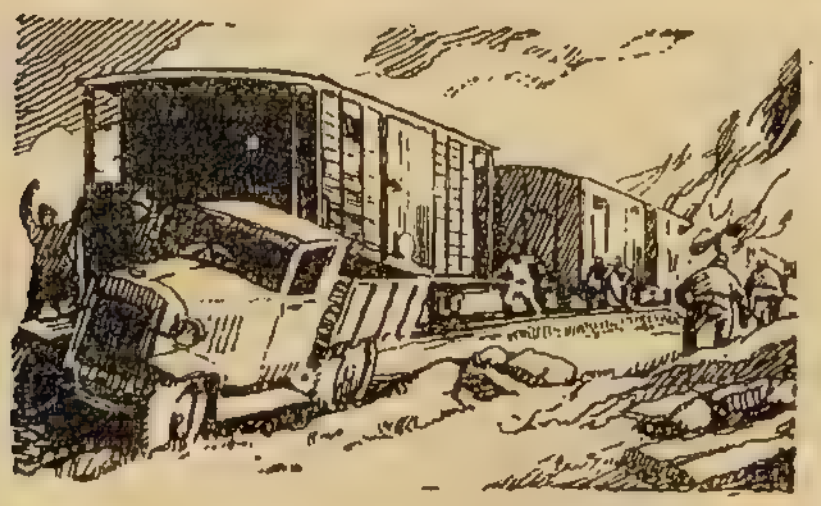
Задание было выполнено досрочно. Экипаж бронепоезда блестяще провёл свои операции и товарищески отблагодарил бойцов-восстановителей.

При постройке моста через реку Д. были применены массивные трофейные немецкие балки. Транспортировка их на правый берег осложнялась: лёд не выдерживал этой тяжести. Одну балку утопили. Тогда начальник строительства поручил работу команде во главе с Моисеенко. Опытный командир быстро произвёл расчёты и приказал изготовить деревянные салазки, размер которых обеспечивал им устойчивость на льду. Бойцы поняли замысел своего командира и благополучно переправили балки на правый берег...

Беседуя с Моисеенко, теперь уже капитаном, удостоенным почётнейшего звания Героя Социалистического Труда, чувствуешь непреклонную готовность его к любому подвигу во имя Родины. С необычайной теплотой рассказывает Моисеенко о своих соратниках-тружениках восстановления: узбеке-рядовом Кульпединове, украинце-сержанте Шляховом, армянине—Асланове, русском—Зайцеве и о многих других.

Дружный боевой коллектив сплотил Моисеенко. Его рота всегда впереди. Всё у него продумано, рассчитано, организовано; после него не приходится ничего ни доделывать, ни переделывать.

— Вот это — класс работы! — обычно с гордостью произносит командир части, осматривая пути, восстановленные ротой капитана Моисеенко.



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

В. С. Петров

ГЕРОИЧЕСКИЙ ПУТЬ

Есть биографии, где в судьбе одного человека как бы отражается славный путь роста, пройденный нашей замечательной армией. Такова биография одного из лучших командиров наших соединений—Героя Социалистического Труда Владимира Сергеевича Петрова. Вся его жизнь — беззаветное служение Родине, годы напряжённого боевого труда, посвящённого борьбе за свободу и независимость нашей отчизны.

Владимир Сергеевич Петров отдал службе в армии всю свою жизнь. Сын рабочего-слесаря, он

с юных лет посвятил себя военной службе и из рядового старой армии вырос в полковника, командира крупного соединения. Неутомимая работоспособность, неустанная и повседневная работа над собой, повышение своих специальных и воинских знаний — выковали из него человека большой культуры, завоевали ему непререкаемый авторитет у подчинённых. Он рос вместе с нашей армией, в её рядах проходил свой путь бойца и большевика.

Трижды встречался на этом пути Владимир Сергеевич Петров с исконным врагом нашего народа — немцами. Офицером русской армии он дрался с ними в годы первой империалистической войны. В период гражданской войны, когда угроза иноземного нашествия нависла над молодой Советской республикой, он был в числе первых командиров Красной армии, навсегда связавших свою судьбу с армией социалистического государства. Великая отечественная война вновь застала его в рядах верных защитников нашей Родины.

Уже в первые месяцы войны проявились мужество и стойкость командира-большевика. Когда бронированная лавина фашистских танков осенью 1941 года прорвалась в районе Бердичева в тыл наших войск, Петров возглавил оборону боевого участка. Под ураганным огнём вражеской артиллерии он умело руководил боем, примером личного мужества воодушевлял бойцов и командиров на упорную борьбу с превосходящими силами неприятеля и нанёс противнику серьёзный урон.

Но с особенным блеском и силой проявились организаторские способности полковника Петрова, когда на его долю выпало руководство крупнейшими восстановительными работами. Здесь нашли

применение его богатый жизненный опыт, разносторонняя культура кадрового офицера, неисчерпаемая работоспособность и энергия, смелость решений, упорство и настойчивость при проведении их в жизнь, железная воля командира-коммуниста.

Соединение, которым командовал товарищ Петров, по праву завоевало славу лучшего на фронте— первого по дисциплине, по боевой и специальной подготовке, первого в выполнении самых сложных и ответственных заданий командования. Не было приказа, который бойцы товарища Петрова не выполнили бы в срок, добившись при этом отличного качества работы.

Так было в дни сталинградской операции, когда умелые и чёткие действия железнодорожных частей, во главе которых стоял товарищ Петров, помогли добиться бесперебойной работы важнейшего участка и обеспечить в труднейших условиях, под систематическими налётами вражеской авиации, непрерывное снабжение наших войск. Заслуга бойцов и командиров-железнодорожников была отмечена тогда благодарностью генерал-полковника Хрулёва всему личному составу части.

Так было при восстановлении взорванного немцами большого железнодорожного моста через реку Северный Донец, когда смелость технического решения и неисчерпаемая энергия полковника Петрова позволили восстановить мост протяжением в 250 метров в невиданно короткий срок и вторично выполнить это после новой бомбёжки буквально в несколько дней.

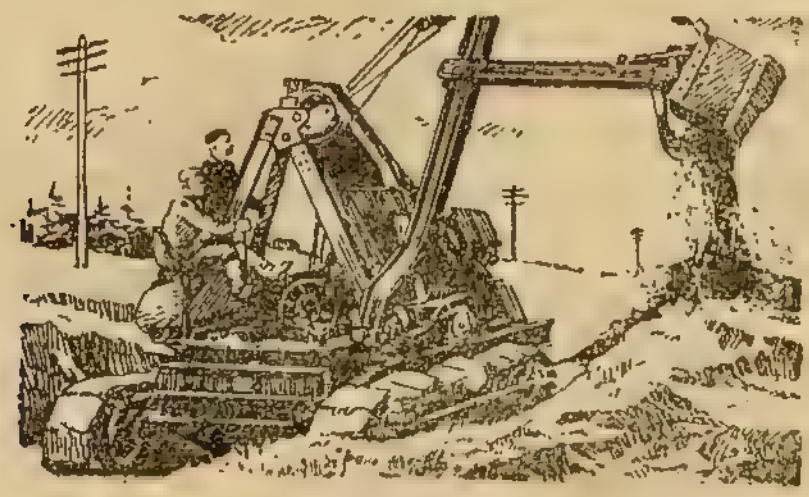
Сотни километров железнодорожного полотна, десятки важнейших в стратегическом отношении мостов общим протяжением в несколько тысяч

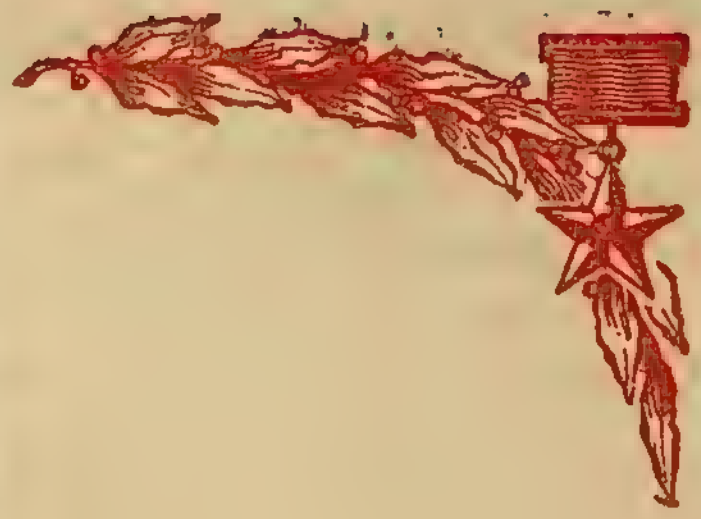
погонных метров, сотни километров железнодорожной связи — таков итог восстановительной боевой работы соединения полковника Петрова.

Высокая культура труда, слаженность и чёткость в работе, тщательность в выполнении заданий, инициатива и находчивость, безупречное качество восстановления стали для всех бойцов соединения законом.

Всё это является прежде всего достижением командира, требовательность и настойчивость которого, сочетаемые с постоянной заботой о подчинённых, выковали из людей крепкий и спаянный боевой коллектив, воодушевляли их на трудовые подвиги.

Правительство высоко оценило выдающиеся заслуги Владимира Сергеевича Петрова, наградив его орденами Красной Звезды, Красного Знамени и Отечественной войны II степени. Присвоение звания Героя Социалистического Труда достойно увенчивает славный боевой путь командира-большевика, мужественного воина Красной армии, преданного сына нашей великой Родины.





ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

И. Я. Сук

ТРУЖЕНИК ВОЙНЫ

Офицер, прибывший с фронта, рассказывал:

— Наш эшелон шёл на фронт. На пути лежала большая река, мост через которую, мы это знали точно, был несколько дней назад взорван немцами при отступлении. Все готовились к весьма неприятной процедуре — выгрузке из вагонов и переправе через реку, чтобы там, на западном берегу, снова погрузиться и следовать дальше. Это сильно замедляло продвижение. Мы все были сумрачны, молчаливы, раздражительны: предстояла тяжёлая и хлопотливая операция. Люди, вооружение, бое-

припасы, продовольствие, обозы — всё это нужно было как можно скорее переправить через реку... Представьте же себе наше изумление, когда эшелон, подойдя к берегу реки, не останавливаясь, тихо двинулся... через неё...

Огромный мост только что был восстановлен, и эшелону выпала честь проехать по нему первым...

Бойцы железнодорожных войск, восстановившие движение через реку, ещё стояли тут же, на мосту, держа в руках топоры и костыльные молотки; их ватные куртки были распахнуты, на усталых лицах сияли довольные улыбки. Поезд шёл очень тихо, и мы, бойцы и офицеры, спешившие на фронт, обрадованные тем, что избавились от необходимости выгружаться, прокричали строителям «ура». А когда поезд на мгновение остановился, один из наших офицеров, на долю которого выпало бы особенно много забот в случае выгрузки, не выдержал, соскочил со ступенек штабного вагона и расцеловал какого-то солидного, рослого старшину...

Давно мы уже прибыли на фронт. Давно вступили в дело, погружённые в новые заботы и тревоги, а всё-таки не могли забыть встречавших нас на мосту бойцов с топорами и костыльными молотками. Без этих скромных тружеников фронта, без их трудового подвига — я это могу сказать точно—не был бы достигнут важный, можно сказать решающий, успех во всей операции на этом участке...

Иван Сук — один из таких незаметных тружеников войны. Ему едва перевалило за двадцать. На его защитного цвета погонах нет ни нашивок, ни звёздочек. Это рядовой красноармеец.

Глядишь на безусое, добродушное лицо этого крепыша и так ясно представляешь его себе до

войны. Двадцатидвухлетний Иван Сук, ушедший из тихого степного хутора на железную дорогу, словно олицетворяет собой ту многомиллионную армию, которая так просто и скромно трудится и воюет, воюет и трудится, не жалея ни своих сил, ни жизни.

— Разрушать нас не учили, — говорит Сук. — Нас всегда и всюду учили только строить. А когда пришёл час разрушать, чтобы немцу не досталось ни мостов, ни путей, — разрушали. Но потом мы стали наступать, и вот уже третий год без устали восстанавливаем.

Иван Сук приобрёл в рядах Красной армии профессию. Он — восстановитель.

Оружие Сука — лопата и костыльный молоток Он засыпает воронки от разорвавшихся бомб, забивает костыли, перешивает узкую немецкую колею на нашу широкую. Каждый освобождённый нашими войсками город, каждая станция прежде всего памятны для этого скромного бойца восстановленной водокачкой, отстроенным мостом, перешитыми путями...

Рядовой красноармеец, комсомолец, воюющий уже третий год, голосом, огрубевшим в боях, просто и бесхитростно рассказывает о своих трудовых делах:

— Мы — люди военные. Приказ есть приказ! Вот у Анникова — «свой» Конотоп, а у меня «своя» станция — Бахмач. Бомбил нас там немец, дохнуть не давал. А приказ — восстановить путь! Ну, мы и работаем, как можно быстрей. Только засыпешь воронку, видишь — снова летят. Куда деваться? В щели. Залезешь туда и сидишь — ждёшь, пока отбомбятся стервятники. А потом привыкли. На-

чали из укрытий выглядывать и считать, сколько сброшено бомб, наблюдать, куда летят. Потом приладились стрелять по самолётам из винтовок. Один даже сбили...

Герои обычно скупы на слова, о многом скромно умалчивают. Но товарищи славного комсомольца припоминают немало случаев, характеризующих самоотверженность бойца-восстановителя.

На станции Н. нужно было во что бы то ни стало добыть несколько рельсов, чтобы исправить повреждённый врагом участок и тем выручить попавший в беду бронепоезд.

Красноармеец Сук берёт себе в помощь двоих товарищей и на глазах у немцев уносит из их расположения несколько кусков рельсов. Под непрекращающимся жестоким обстрелом бойцы приступают к ремонту участка, и вскоре бронепоезд выводится из зоны вражеского огня.

— Работы я не страшусь, — говорит Сук. — На войне я научился и стрелки восстанавливать, и рельсы перешивать; знаю, где какая кривая, как определить её радиус, где и как её перешивать. Когда мне приходилось на восстановлении работать землекопом, то установленную норму девять-двенадцать кубометров земли я выполнял до обеда, и командир роты не давал мне больше работать. А всё-таки иногда удавалось на кубометр или полтора перекрыть норму...

Товарищи дополняют его.

Они рассказывают, как упорным трудом Иван Яковлевич Сук добился высокого мастерства путейца, как в любых условиях он опрокидывает все представления о нормах, работая за двоих.

В лютые степные морозы и бураны зимой 1944 года товарищ Сук на перешивке пути выполнял день за днём двойные нормы костыльщика.

В этом юноше скрыты немалые способности организатора и руководителя. Как-то при постройке моста через рску Сейм нужно было поднять обрушенные мостовые фермы. Эта задача была поручена группе красноармейцев, которую возглавлял товарищ Сук.

Молодой комсомолец сумел так организовать работу группы, так увлечь своим примером товарищей, что они выполнили задание вдвое быстрее положенного.

...Молодому труженику, которому война дала почётную квалификацию восстановителя, присвоено звание Героя Социалистического Труда. Орден Ленина и Золотая Звезда украшают его грудь, свидетельствуя о том, как высоко ценится у нас подлинно боевой труд.

ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
Ф. Ф. Тяпкин

ИСТРЕБИТЕЛЬ МИН

Восьми лет Фёдор Тяпкин лишился отца и знал о нём только по рассказам матери. С жадным увлечением, бывало, слушал он эти рассказы: отец был участником Великой Октябрьской социалистической революции.

Борьба, трудовая доблесть увлекали Фёдора Тяпкина ещё в юношеские годы.

Он успешно окончил железнодорожную школу и за отличную учёбу был премирован путёвкой в Крым. Работая после этого помощником машиниста паровоза, он очень быстро овладел своей спе-

циальностью и больше других экономил топливо, за что каждый месяц получал премии. У молодого Тяпкина многие учились умело топить паровоз, ему подражали. Вскоре его перевели на мощный паровоз Су.

— Тут мне повезло, — говорит Тяпкин, — я попал к замечательному машинисту. Он меня научил многому.

Но как ни опытен был машинист, самому ученику нужно было приложить немало сил и умения, чтобы овладеть искусством вождения сложной машины. Машинисты-паровозники знают, как нелегко это даётся. В своё время требовалась многолетняя практика помощника машиниста, а комсомольцу Тяпкину понадобилось на это всего два года.

Правда, вначале ему дали старый, изношенный паровоз. Но бригада была молодецкая: все комсомольцы. Ребята взялись за дело с жаром. На собрании решили: паровоз должен быть комсомольским. Так его и назвали. И добились того, что паровоз стал оправдывать своё почётное имя: всегда чистый, исправный, он вскоре превратился в лучший кольцевой паровоз.

Имя Тяпкина стало популярным. Он становился знатным машинистом. Друзья дивились, многие завидовали ему: как у него всё хорошо получается? Он — и паровозный машинист отличный, и общественную работу по комсомолу вести успевает, и член бюро, и редактор газеты, и активный участник всех начинаний в депо...

С 1937 года Фёдор Тяпкин — в Красной армии. Энтузиаст-труженик здесь нашёл новое применение своей энергии. За отличную службу он уже в первые два года получал от командования благо-

дарность — более пятидесяти раз. Целый год за время учёбы в полковой школе его фотографии красовались на «доске почёта».

Боец-отличник быстро продвигался по службе. По окончании полковой школы он — младший командир, а вскоре—комсорг и политрук. Рота политрука Тяпкина была всегда и во всём впереди, и способного командира среди отобранных направили в Транспортную академию.

Сын бедняка-крестьянина в академии!

— Радости сколько было, когда поступил! — с увлечением рассказывает Фёдор Фёдорович, — лекции профессоров, занятия в богато оборудованных лабораториях, любые книги в библиотеке!

...Война помешала Тяпкину получить законченное образование.

Нелегко было оставить академию, но тем сильнее закипала в сердце ненависть к немецким бандитам.

— Коли война, так война! — решительно сказал себе лейтенант.—Благо научился военно-железнодорожному делу. Вот теперь на практике науку и применим.

И он всю свою кипучую энергию обращает на борьбу с немцами. Ему, труженику-созидателю, особенно ненавистны гитлеровские громилы.

Дым пожарищ кругом да безлюдье и разрушенные станции. Искромсанная линия железной дороги, изрытое полотно, опрокинутые под откос обгоревшие вагоны. Вдали разрушенный мост.

Унылая, щемящая сердце картина!..

«Что сталось с богатой родиной-Украиной», — с грустью размышлял Тяпкин, пробираясь к мосту, чтобы произвести техническую разведку.

Слов не подберёшь, чтобы выразить лютую ненависть к немцам. Да, что слова! Действовать надо! Оживить, поскорей оживить магистраль, вернуть к жизни станцию, восстановить мост! Чтобы вот, как в сказке: махнул рукавом, и всё бы лучше прежнего стало...

Но в жизни всё сложнее. Каких только коварных «сюрпризов» не оставил отступающий враг. Тут и разнообразные мины, и фугасы, и авиабомбы. Густо насажены они и в полотне, и в станционных сооружениях, и в опорах моста, да зачастую ещё на большой глубине. Нелёгкая задача их разыскать и ещё более трудная извлечь и обезвредить. А это нужно сделать, да скорей и подчистую, чтобы ни одного опасного гнезда не осталось.

По ту сторону реки за мостом ещё сидят немцы. Сидят и хищно выслеживают добычу, то и дело яростно обстреливая наш берег. Нельзя головы поднять! Трудно и страшно подойти близко!

— Ничего, братцы, ничего! Зубаст немец, да и мы не в лаптях, — подбадривает командир свою команду.

Отборные, хорошо выученные и проверенные им самим молодцы-минёры не подведут. Путь от Харькова до Красноперада, вслед за немцами, они прошли за пять суток. Сколько мин и авиабомб обезвредили — не перечесть. Только на одном Н-ском мосту пришлось снять до сотни больших и малых авиабомб, общим весом 11 000 килограммов.

Разведчики приблизились к большому мосту. Он был прочный, старинный, длиной почти в полкилометра. Немцы подготовили его к взрыву, но взорвать не успели. Разрушили только часть пролётов с одного берега, в оставшиеся заложили тол, а под

каждую ферму подвесили по две авиабомбы—каждая весом в полтонны.

Начинив мост взрывчаткой, они часто обстреливали его из минометов и пулемётов. Вступить на мост значило итти на верную смерть: либо убьёт осколком или пулей, либо взлетишь на воздух.

Лейтенант испытующе посмотрел на своих бойцов: не оробеют ли в критический момент. Но вид бойцов внушал полное доверие. Они были спокойны и готовы ко всему.

— Ну, товарищи, — сказал лейтенант, — вот и на нашу долю выпало настоящее боевое задание. Так выполним его с честью, послужим Родине и родному Сталину!

— Выполним! — последовал дружный ответ.

Мост под огнём врага был не только разведан, но и разминирован.

Так борется с врагом за свою Родину отважный минёр-лейтенант Фёдор Фёдорович Тяпкин. Не щадя жизни, умело, мужественно, как этого требует долг воина Красной армии, заслужившего Золотую Звезду Героя Социалистического Труда.

ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
И. М. Шаповалов

ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ ОРГАНИЗАТОР МОСТОСТРОЕНИЯ

На строительстве железнодорожной линии Петрозаводск—Суоярви начал свою боевую биографию подполковник И. М. Шаповалов. Это была первая героическая стройка в условиях войны. Советский народ вёл тогда борьбу за безопасность города Ленина и северо-западных границ страны. На Карельском перешейке нашими войсками взламывалась «линия Маннергейма», сооружённая из гранита и бетона.

Правительство приняло решение построить железнодорожную линию Петрозаводск — Суоярви.

Построить там, где лежат непроходимые леса, громадные скалы, коварные карельские болота. Из дремучих лесных чащ должны были выйти на помощь наступающей Красной армии бронепоезда.

Много нужно было таланта, организаторских способностей, самоотверженного труда, чтобы создать дорогу в невиданно короткий срок, в условиях жестокой карельской зимы. Но стройка была закончена, и поезда пошли на Запад.

Большой опыт приобрёл Шаповалов, бывший старшим инженером западной группы на этой стройке. Свой первый экзамен он выдержал отлично.

Мальчиком Шаповалов возил уголь на водокачку. Ему предстояло итти по стопам отца, тридцать четыре года прослужившего машинистом железнодорожной водокачки. Но пришла революция, и всё изменилось.

Работая слесарем, поездным кочегаром, помощником машиниста, комсомолец Шаповалов упорно учился. Сперва он окончил курсы по подготовке в вуз, потом Киевский политехнический институт.

В армию его призвали уже инженером.

Великая отечественная война поставила перед советскими железнодорожниками множество сложных задач.

История ещё не знала таких примеров нравственного мужества и физических усилий, какие проявили наши люди. И среди них железнодорожники заняли одно из почётнейших мест.

В период отхода наших частей подполковник Шаповалов, выполняя ответственные приказы командования, одновременно упорно учил своих людей

мостовому делу. Он добился, что его часть стала лучшей восстановительной частью железнодорожных войск.

Отступая, армия гитлеровских громил совершает чудовищные разрушения. В первую очередь им подвергаются железнодорожные пути и мосты.

Восстановление всякого подорванного железнодорожного моста — очень трудоёмкая работа. В условиях войны она стала героической.

25 января 1943 года наши части решительной атакой овладели городом Воронеж. Противник поспешно отступал. Над ним витал призрак Сталинграда.

Вырвавшись на оперативный простор, наши войска развивали блестящее наступление. Железнодорожный мост через Дон должен был решить проблему обеспечения фронта всеми видами снабжения и боеприпасов, обеспечить передислокацию многих частей, эвакуировать ценное трофейное имущество в глубь страны. Мостовой полк, которым командовал подполковник Шаповалов, прибыл к месту работ позже назначенного срока. Люди сразу приступили к делу. По нескольку суток под ряд они трудились бессменно. Каждый боец горел желанием выполнить задание в срок, зная, что от этого зависел успех наступления. Блестящий организатор, подполковник Шаповалов добился того, что в решающие дни восстановления его люди перевыполнили задание втройне. В назначенный срок по мосту пошли составы с продовольствием, вооружением, пополнением.

Быстрое восстановление мостов требует не только чёткой организации работ, но и большого опыта.

Подполковник Шаповалов всегда находит самые выгодные варианты, диктуемые обстановкой.

Противник не просто подрывает мосты. Он перебивает на несколько кусков пролётные строения, разрушает опоры ниже отметки обреза фундамента, заваливает обломками русла рек. Часто восстановить мост по оси, то-есть на прежнем месте, бывает невозможно.

Именно так был разрушен, например, мост у станции Семилуйки. Промежуточные быки были подорваны на уровне льда, пролётные строения обрушились в воду. Сооружать свайные опоры было невозможно.

Подполковник Шаповалов получил проект строить мост на обходе. Но этот вариант требовал огромных затрат на земляные работы. Тогда, строго учтя накопленный опыт, подполковник тщательно изучает создавшиеся условия и принимает решение: восстановить мост по оси. Народный комиссар путей сообщения принимает этот вариант. Немедленно было приступлено к строительству.

— Наша работа нужна фронту, и мы будем работать день и ночь, чтобы выполнить задание досрочно, — заявляют люди полка товарища Шаповалова.

Одна из рот своими силами подготовила фермоподъёмник для восстановления. Когда для монтажных работ нехватило зубил, кувалд, боровков, косяков, подразделение лейтенанта Таржималова создало свою полевую кузницу. Никто не считался ни с усталостью, ни с опасностью.

Близился ледоход. Он угрожал катастрофой. Работы не прекращались ни днём, ни ночью. Понадобилось освещение.

Сержант Прокофьев со своими людьми занялся ремонтом электростанции. Его вдохновлял пример мужественного командира. Самоотверженный труд привёл к тому, что электростанция вскоре дала строительству свет.

Ледоход начался неожиданно. Люди приняли вызов природы. Заторы льда подымали паромы, корёжили сооружения. Поднялся страшный ветер, полил дождь, потом испортилось освещение. Густая тьма сделала невозможной транспортировку элементов ряжей по воде: плоты разбивало волной. Стоять на ногах было трудно. Заданию угрожал срыв. Но шаповаловские бойцы сумели отстоять мост. Работая по пояс в ледяной воде, они закрепили ряжи.

Народный комиссар путей сообщения товарищ Л. М. Каганович прислал телеграмму строителям:

«НКПС приветствует командиров, политработников и бойцов с успешным окончанием работ по восстановлению моста. Своей работой вы доказали, что действующие нормы могут быть сокращены в два раза, когда это необходимо для обороны страны и если за дело взяться с большевистской настойчивостью».

На фронт пошли эшелоны. Стаи фашистского воронья обрушились на возрождённый железнодорожный мост. Продолжать работы второй очереди становилось опасно, но люди работали, и движение не прекращалось ни на один день.

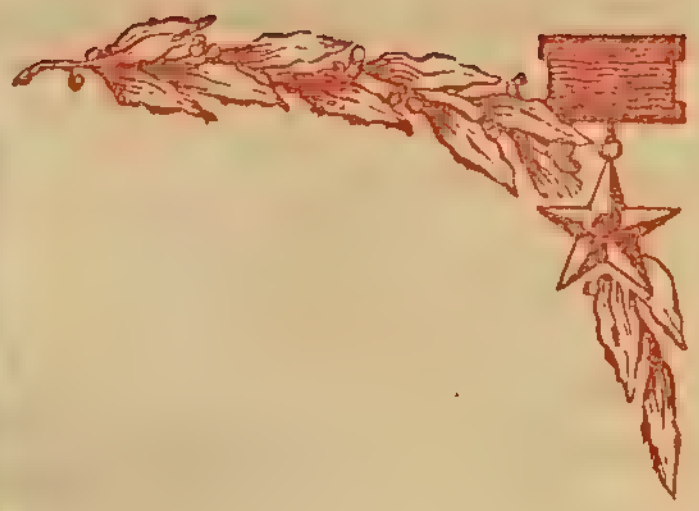
Нельзя умолчать ещё об одной особенности этого неутомимого человека, чья грудь сияет пятью орденами нашей великой Родины.

Шаповалов — талантливый конструктор-изобретатель. Его творческая мысль неустанно работает в

направлении усовершенствования мостового дела. Он крупный новатор в деле механизации строительных процессов мостовых работ, создатель конструкций, значительно ускоряющих восстановление мостов в военное время. Его рамно-балочные опоры нашли применение повсеместно на железнодорожном транспорте. Многие его изобретения являются ценным вкладом в дело железнодорожной техники.

Весь свой большой талант организатора отдаёт подполковник Шаповалов Родине, которая его воспитала. Он любит своё дело и своих людей. Одна великая цель направляет и организует его твёрдую волю и мужество: быстрее разгромить ненавистных врагов. В любых условиях он находит выход, обеспечивая выполнение любого приказа.

Десятки мостов восстановил и построил товарищ Шаповалов за время войны. И вполне заслуженно удостоен он почётнейшей награды — звания Героя Социалистического Труда.



ГЕРОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
П. М. Шеин

ВОИН, ВОЗРОЖДАЮЩИЙ МАГИСТРАЛИ

Сражённый осколком бомбы, пал майор Жандаров. Командование батальоном принял подполковник Шеин. Прошедший сквозь горнило гражданской войны, трижды раненный в боях, он был опытным бесстрашным воином.

Был август 1942 года. Части Красной армии, ведя ожесточённые оборонительные бои, отходили к Волге. Вместе с ними двигался и железнодорожный батальон.

8 августа, после многодневных тяжёлых перехо-

граде. Но людям не пришлось отдохнуть. Немедленно по прибытии батальон получил задачу обслуживать Сталинградский железнодорожный узел и подходы к нему, включая станции Сарепта, Воропоново и Паншино. Спустя несколько часов часть приняла первое боевое крещение. Перед вечером на станцию Сарепта сбросили бомбы 120 немецких самолётов.

Чёрная туча дыма повисла на юго-западе и в Сталинграде. За 15 километров даже при дневном свете видно было охватившее Сарепту море огня. Там среди других эшелонов горел состав с тяжёлыми авиабомбами. Сарепту обслуживала рота капитана Ермишкина. Он не просил помощи, но ясно было, что она нужна.

Туда был брошен весь батальон. Всю ночь люди работали в дыму, в пламени, среди взрывов снарядов и бомб. На утро через Сарепту возобновилось движение поездов.

Прошло немного времени. Бойцам только что было разрешено передохнуть и закурить, когда перекрашенные под цвет наших самолётов с красными звёздами на крыльях 40 немецких бомбардировщиков вновь обрушили свой груз на станцию и, снизившись, открыли по ней пулемётный огонь. Почти в это же время противник произвёл налёт на станции Воропоново, Котлубань и Паншино. Надо было рассредоточить часть, бросить её на восстановление всех участков. И под руководством подполковника Шеина это было выполнено. В течение трёх суток без отдыха весь личный состав ликвидировал последствия вражеских налётов.

Так продолжалось до 23 августа, когда противник подошёл к Сталинграду вплотную. Тогда бойцы

батальона отложили костыльные молотки и взялись за оружие.

Подполковник Шеин получил приказ принять оборону площади Павших борцов революции и Самарского моста, не допустить просачивания танков и живой силы противника. От Военного Совета Сталинградского фронта батальон получил большое количество противотанковых ружей, противотанковых пулемётов и других видов военной техники.

Некоторых образцов оружия не видели раньше не только рядовые, но и офицеры. От быстрого и хорошего освоения его зависело, выполнит ли батальон свою боевую задачу, оправдает ли доверие командования.

Каждый военный человек знает, как драгоценны в обороне краткие периоды затишья между атаками противника. Но подполковник использовал такие минуты не для отдыха, а для изучения нового оружия, для овладения им в совершенстве. И вскоре немцы почувствовали искусство пулемётчиков — младших командиров Андрюшина, Гуськова, Емелина и Пулинец, снайперов — капитана Савлюк, старшего лейтенанта Сазонова, старшины Желанова и других бойцов и офицеров. По заваленным обломками улицам, под бомбёжкой, сквозь пламя пожаров и артиллерийско-минометный огонь противника непрерывно подвозили боеприпасы героические шофёры части ефрейторы Голубцов и Постнов.

Через некоторое время батальон Шеина получил приказ принять оборону трёх песчаных островов на Волге — Голодного, Сарпинского и Купоросного. Надо было не дать немцам использовать эти остро-

ва в качестве опорных пунктов для окружения города с Волги. А немцам очень хотелось этого, и они стали посылать в атаку на острова пикирующие самолёты с завывающими сиренами. Но это не помогло. Различными способами, под всякими личинами на острова ежедневно пытались пролезть шпионы и диверсанты. Но бдительность бойцов батальона не уступала их стойкости. Вражеских лазутчиков разоблачали и ловили. Только сержант Радченко, младший сержант Картошкин и красноармеец Берёзкин задержали не меньше пяти шпионов. Район обороны трёх островов был удержан. Именно в те дни в роте капитана Приходько партийное собрание приняло решение: если понадобится — всем погибнуть, но не дать противнику прорвать оборону.

Так дрался батальон Шеина за город великого Сталина. Недаром командование корпуса, которому была придана эта часть, объявило благодарность всему личному составу батальона. Кровью и потом заслужили все его бойцы славную медаль «За оборону Сталинграда».

На улицах, не прекращаясь даже ночью, много недель шёл смертельный бой, и немцам казалось, что ещё немного — и они сломят наконец сопротивление защитников города. А в это время на дальних подступах к Сталинграду сосредоточивались для наступления наши войска.

И вот настал долгожданный великий час. Наступление началось 19 ноября одновременно с двух направлений — с северо-запада и с юга от Сталинграда. Обе железные дороги, снабжавшие войска противника, были перерезаны. С каждым часом расширяя полосу прорыва, наши войска занимали

одну железнодорожную станцию за другой. Для батальона настало время вернуться к своему прямому делу. Соединение, в которое он входил, поступило в распоряжение командования Донского фронта и, следуя за передовыми частями, должно было восстанавливать разрушенные противником железнодорожные участки на линии Кривомузгинская — Тацинская.

Впереди были бесформенные обломки взорванных мостов, порванная связь, разрушенное водоснабжение, уничтоженный путь. В некоторых местах рельсы были вывезены противником, а там, где они остались, каждый был перебит взрывчаткой на три-четыре части. Материалы получать было неоткуда. Стояла суровая зима. Вражеские самолёты ежедневно производили новые разрушения. И всё же роты капитанов Хачатурова, Ермишкина, Приходько двигались вперёд, оставляя за собой непрерывную нить стальных путей.

Так подходил к концу сталинградский год. В душе бойцов жила память об исторической битве, радость победы придавала им новые силы. Каждую ночь сводки Информбюро приносили новые вести об успехах Красной армии, и все были полны уверенности в том, что наступающий 1943 год несёт за собой изгнание врага из пределов нашей Родины. Праздником был тот день, когда с развёрнутым знаменем, с оркестром на паровозе, батальон привёл в Морозовскую первый поезд, который встречали две тысячи местных жителей. Взрослые люди плакали от волнения и радости.

Красная армия продвигалась всё далее на запад, тесня противника к берегам Северного Донца. В апреле 1943 года батальон получил задачу вос-

становить Купянский узел и участок от Купянска на Чугуев.

Разрушения, произведённые немцами в Купянске, были огромны.

Противник пытался сорвать нашу работу налётами, но темпы восстановления непрерывно возрастали, и отстраивалось больше, чем немцы успевали разрушать.

Головной участок доходил до станции Малиновка, расположенной в двух километрах от передовых позиций; поэтому одновременно с восстановлением батальон производил и заградительные работы на случай прорыва противника в районе Чугуева.

Однажды ночью немцы предприняли атаку. Тогда вместе со стрелковыми частями активное участие в обороне приняло подразделение батальона под командованием старшины Синдзюк. Бой длился восемь часов. Минометчики железнодорожных войск подавили огневые точки противника и уничтожили за эту ночь немало немецких солдат и офицеров.

Так обслуживал батальон участок Купянск—Малиновка вплоть до генерального наступления наших войск в районе Северного Донца.

На рассвете под огнём многоствольных минометов вместе с передовыми частями батальон форсировал Северный Донец и стал восстанавливать один из участков. Продвигаться приходилось по пятам пехоты, и не раз при этом техническая разведка во главе с лейтенантом Григорьевским вступала в перестрелку с просочившимися группами вражеских солдат и с боевым охранением противника. Немцы уничтожили все искусственные

сооружения, водоснабжение и железнодорожные пути. Весь участок был минирован, в земляном полотне устроены сплошные ходы сообщения, окопы, блиндажи. К тому же в районе одного разъезда нужно было восстановить мост отверстием до 80 метров. Но и эта задача оказалась по плечу батальону Шеина.

Следующее задание, которое получила часть, было восстановить другой участок. Противник произвёл здесь сплошное разрушение рельсов, вывез все скрепления; на участке было срыто всё земляное полотно, лес для деревянных конструкций надо было доставлять за восемь-десять километров. Такова была обстановка, по данным технической разведки. Тогда, по инициативе начальника штаба Протасова, все мелкие штабные подразделения были высланы на автомашинах вперёд. Заранее, до подхода части, они привлекли к работам местное население, транспорт, подготовили инструмент и материалы. Благодаря такой организации дела батальон сумел в короткий срок изготовить достаточное количество скреплений и, несмотря на сплошную рубку рельсов и сверление отверстий, восстановил участок ранее указанного командованием срока.

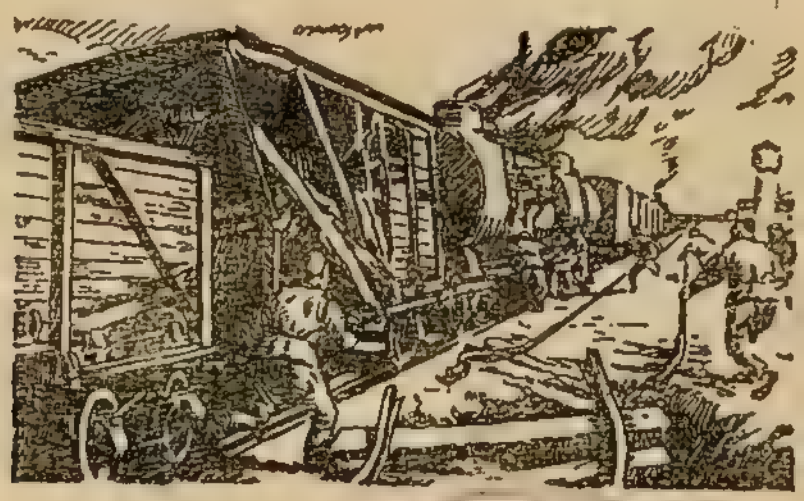
Армия наступала, и окончание одной работы означало только немедленное начало другой.

Батальону Шеина приказано было восстановить восемь малых и средних мостов на одном участке. Конечно, были трудности, но с ними справились. Старший лейтенант Тютенкин обеспечил всю часть плотничным инструментом, а лейтенант Цыров организовал бесперебойную транспортировку деревянных конструкций, рубка которых производилась в

лесу. Мосты были сданы на двое суток ранее срока.

Обагрённая кровью, покрытая обломками потопленных пароходов и барж, залитая пылающей нефтью, текла в прошлом году позади бойцов батальона величественная, грозная и скорбная Волга. Ныне далеко позади них струит свои воды свободный Днепр. Таков путь, пройдённый батальоном с частями Красной армии.

Плечом к плечу со своими бойцами и офицерами прошёл этот доблестный боевой путь подполковник Пётр Максимович Шеин — коммунист, сын рабочего стекольного завода. Красноармейцем ещё бился он с бандами Грищенко и Сорокина, терзавшими Украину, был участником Перекопских боёв, решивших участь белого барона Врангеля, а теперь ведёт свой героический батальон, овеянный огненными бурями Сталинградской битвы, по дорогам славы Красной армии, которая гонит с лица земли советской фашистскую нечисть. Золотой Звездой Героя Социалистического Труда и орденом Ленина украсила благодарная Родина широкую грудь своего верного, неустрашимого воина, выращенного партией Ленина—Сталина.



СОДЕРЖАНИЕ

В ногу с Красной армией—*С. Беляев* 3
Путеец-мостовик—*А. Зелепукин* 8
Мастер боевого труда—*А. Алексеев* 13
Знатный рубщик—*Б. Апресян, С. Смуглый* 19
Боец-восстановитель—*В. Хлебников* 24
Искусный строитель мостов—*А. Дорохов* 28
Защитник и строитель фронтовых коммуникаций—*И. Воронин* 35
Бесстрашный минёр—*И. Чистяков*. 40
Гвардейский стиль работы—*А. Дорохов* 46
Инженер-воин—*Е. Степанов* 52
Фронтовик-путеец—*И. Кривошеев* 61
Специалист технической разведки—*И. Воронин* . . . 67
Подрывник и восстановитель—*Е. Приградов* 71
Воспитатель отважных бойцов-строителей—*И. Глинская* 78
По следам передовых частей—*С. Горский* 82
Фронтовой кузнец—*Д. Нилов* 89
Выдающийся руководитель скоростного восстановления—*П. Есельсон* 95
Командир краснознамённого батальона—*С. Марфин* 103
Мастер восстановительного искусства—*Н. Ляшко* . . 108
Командир-суворовец—*И. Воронин* 114
Искусство побеждать трудности—*И. Кривошеев* . . . 121
Высокий класс боевой работы—*И. Воронин* 127
Героический путь—*А. Алексеев* 133
Труженик войны—*А. Араличев*. 137
Истребитель мин—*Р. Потёмин* 142
Замечательный организатор мостостроения—*Б. Лимонов* 147
Воин, возрождающий магистрали—*М. Донин* 153

ПОПРАВКИ

к сборнику «Восстановители железных дорог»

Стр.	Строка	Напечатано	Должно быть	По чьей вине
15	3 снизу	был	было	корректора
41	17 снизу	Хадобин	Жадобин	редактора
	2 снизу	собщения	сообщения	корректора
99	1 снизу	действовал	действовали	типогр.

Зак. 1373

11567

5 р.

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ
1944